ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Rassegna Stampa Assoporti

mercoledì, 16 luglio 2025

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
mercoledì, 16 luglio 2025

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE



Prime Pagine

16/07/2025 **Corriere della Sera** 12
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **Il Fatto Quotidiano** 13
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **Il Foglio** 14
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **Il Giornale** 15
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **Il Giorno** 16
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **Il Manifesto** 17
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **Il Mattino** 18
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **Il Messaggero** 19
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **Il Resto del Carlino** 20
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **Il Secolo XIX** 21
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **Il Sole 24 Ore** 22
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **Il Tempo** 23
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **Italia Oggi** 24
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **La Nazione** 25
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **La Repubblica** 26
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **La Stampa** 27
Prima pagina del 16/07/2025

16/07/2025 **MF** 28
Prima pagina del 16/07/2025

Primo Piano

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 5 29
Incontro Espo-Assoporti, gli scali europei sostengono la strategia globale dell'Ue

15/07/2025 **La Gazzetta Marittima** 31
Mediterraneo al centro e porti "verdi": a tu per tu con Espo

Trieste

16/07/2025 **Il Piccolo** Pagina 16 32
Enrico Samer entra nel board di Mib Trieste School of management

15/07/2025 **Sea Reporter** 33
Corridoio Imec: Serracchiani, contro dazi differenziare mercati

15/07/2025 **Ship Mag** 34
Il governo Meloni candida Trieste come terminale europeo della "Via del Cotone"

15/07/2025 **The Medi Telegraph** 35
L'assessore Scoccimarro: "Il Molo VIII del porto di Trieste simbolo di riconversione e sostenibilità"

15/07/2025 **Trieste Prima** 36
"Il porto di Trieste collegherà l'India all'Europa"

15/07/2025 **Rai News** 37
Nautica a Trieste, le proposte per crescere

Venezia

16/07/2025 **Corriere del Veneto** Pagina 11 38
Dal rigassificatore di Rovigo passa il 44% del Gnl italiano

15/07/2025 **Informatore Navale** 39
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA DICHIARAZIONI DEL NEO-COMMISSARIO STRAORDINARIO MATTEO GASPARATO

15/07/2025 **La Gazzetta Marittima** 40
Cnv si aggiudica due traghetti ibridi per la laguna di Venezia

15/07/2025 **Ship Mag** 41
Porto Marghera, nel canale sud affonda una cisterna per l'espurgo dei pozzi neri

15/07/2025 **Shipping Italy** 42
Pronto non prima di metà 2028 il nuovo terminal crociere di Venezia

Savona, Vado

16/07/2025 **Il Secolo XIX (ed. Savona)** Pagina 16 *S.C.* 44
Il caos rifiuti accende il centrodestra Manovre in corso per sfidare Russo

Genova, Voltri

16/07/2025 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 46
Genova e Ucraina avviano scambio delle best practice

15/07/2025 **La Gazzetta Marittima** 47
MSC e Fincantieri accelerano su Explora Journeys: triplo evento a Genova per la flotta di lusso

16/07/2025 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 8 *MASSIMO MINELLA* 48
Zanetti: "Economia del mare strategica, il Paese riparta da qui"

15/07/2025 **Messaggero Marittimo** 50
Genova, porto strategico per la Germania

15/07/2025 **The Medi Telegraph** 51
L'allarme di uno spedizioniere: "Diciotto giorni per un controllo, la merce deperibile lascia Genova per Rotterdam"

16/07/2025 **The Medi Telegraph** 53
Il presidente di Confitarma: "La blue economy in Italia vale 216 miliardi". Genova capitale del mare nel 2026

15/07/2025 **transportonline.com** *Transportonline* 54
Alessandria rilancia: nasce l'hub logistico strategico che collega l'Italia all'Europa

La Spezia

16/07/2025 **Il Fatto Quotidiano** Pagina 4 *Marco Grasso* 55
Crosetto-Pinotti, missione subacquea

Ravenna

16/07/2025 **Corriere Romagna (ed. Ravenna-Imola)** Pagina 9 57
Ancisi (LpRa): «Crociere, servono misure compensative»

15/07/2025 **Ravenna Today** 58
Sedici migranti a bordo della Ocean Viking, confermato lo sbarco a Fabbrica Vecchia

15/07/2025 **ravennawebtv.it** 59
Ravenna in Comune: La bonifica del cimitero navale

Livorno

16/07/2025 **Il Tirreno** Pagina 16 61
Costruire il futuro della città: ecco cosa serve

16/07/2025 **La Nazione** Pagina 21 63
I cantieri della Darsena Europa Terminal da 620mila metri quadri

16/07/2025 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 42 65
Infrastrutture, ritardi sulla costa «Serve un cambio di passo»

15/07/2025 **Messaggero Marittimo** 66
Confcommercio: Sul porto di Livorno non bastano i progetti. Ora servono risorse e autorizzazioni

Piombino, Isola d' Elba

15/07/2025 **Informazioni Marittime** 67
T. Mariotti costruisce "Arcadia", la nuova nave oceanografica dell'Ispra

15/07/2025 **Messaggero Marittimo** 69
200 mila euro a Piombino per i portuali

15/07/2025 **Ship Mag** 70
Presentata alla Camera la Arcadia, nuova nave oceanica dei cantieri genovesi T. Mariotti

15/07/2025 **Shipping Italy** 71
Presentata Arcadia, la nave oceanografica di Ispra che sarà costruita da T.Mariotti

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/07/2025 **Ansa.it** 73
I 165 anni del Corriere Adriatico, evento alla Mole di Ancona

16/07/2025 **Corriere Adriatico** Pagina 2 74
«Auguri al giornale delle Marche»

16/07/2025 **Corriere Adriatico** Pagina 7 77
Rossi lancia l'Opa «Banchine 19, 20 e 21 noi pronti a gestirle»

16/07/2025 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 41 78
Esercitazione perfetta Il finto incidente all'Api: strade chiuse e alert

15/07/2025 **The Medi Telegraph** 80
Blue Economy: l'Adriatico laboratorio strategico per l'Europa

15/07/2025 **vivereancona.it** 82
Il porto di Ancona e la Riviera del Conero protagonisti di "Linea Blu - Porti d'Italia" su Rai Uno: come rivedere la puntata

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

15/07/2025 **Agenparl** 83
BLUE ECONOMY: LAZIO PRIMA REGIONE PER NUMERO DI IMPRESE 27 MILIONI PER INNOVAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DEI LITORALI - Presentato il Report 2025. La vicepresidente Roberta Angelilli: «Oggi al via 10 milioni di euro per i primi 12 Comuni costieri»

15/07/2025 **Agenparl** 85
IX COMMISSIONE: Nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, audizione

16/07/2025 **Ciociaria Oggi** Pagina 3 86
Litorali al centro dello sviluppo

15/07/2025 **CivOnline** 88
Blue economy: 27 milioni per innovazione e riqualificazione dei litorali

15/07/2025 **CivOnline** 90
Latrofa alla prova della Commissione

16/07/2025 **Il Messaggero** Pagina 33 92
Aziende della Blue Economy il Lazio primo in Italia: la Regione investe 27 milioni

16/07/2025 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 31 94
Asl, liste d'attesa: «Entro ottobre azzerare le richieste»

16/07/2025 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 31 96
Porto, settimana decisiva per la nomina di Latrofa

16/07/2025 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 37 97
Falsa partenza al mare Mancano i bagnini e i chioschi sono chiusi

16/07/2025 **Il Messaggero (ed. Viterbo)** Pagina 33 99
Tarquinia, un milione e mezzo per il restyling del lungomare

16/07/2025 **Il Messaggero (ed. Viterbo)** Pagina 38 101
Blu Economy, dalla Regione parte il restyling della costa

15/07/2025 **La Provincia di Civitavecchia** 103
Blue economy: 27 milioni per innovazione e riqualificazione dei litorali

15/07/2025 **La Provincia di Civitavecchia** 105
Latrofa alla prova della Commissione

16/07/2025 **La Provincia di Civitavecchia** Pagina 2 107
Blue economy: 27 milioni di euro per innovazione e riqualificazione dei litorali

16/07/2025 **La Provincia di Civitavecchia** Pagina 2 108
Latrofa alla prova della Commissione

16/07/2025 **La Provincia di Civitavecchia** Pagina 11 110
Blue Economy, presentato il report 2025

16/07/2025 **Latina Oggi** Pagina 7 112
Litorali al centro dello sviluppo

15/07/2025 **Shipping Italy** 114
Anche Futura in lizza a Gaeta per Prysmian

Napoli

15/07/2025 **Agenparl** 115
Vietri sul Mare, Cetara e Maiori contro l'allargamento del porto di Salerno - Conferenza stampa venerdì 18 luglio 2025 ore 10,30

16/07/2025 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 116
Zes, qualcosa si muove

16/07/2025 **Il Mattino** Pagina 2 *Luigi Roano* 117
«America's Cup Bagnoli balneabile dopo le regate»

16/07/2025 **Il Mattino** Pagina 5 119
Cantieri, l'ultimo sprint escavi per le maxi-navi e collegamenti ferroviari

15/07/2025 **Ildenaro.it** 121
Porti, i sindaci contro l'allargamento di Salerno: Dannoso per la Costiera Amalfitana

16/07/2025 **La Repubblica (ed. Napoli)** Pagina 5 *ANTONIO DI COSTANZO* 122
Manfredi: "Dragaggi necessari per rendere balneabile Bagnoli"

16/07/2025 **La Repubblica (ed. Napoli)** Pagina 5 *A.DICOST.* 124
Pulizia delle spiagge, si parte da Rotonda Diaz

15/07/2025 **Stylo 24** 126
Coppa America 2027, il tempo stringe: nodo dragaggio da sciogliere in fretta

Salerno

15/07/2025 **Salerno Today** 128
Allargamento del porto di Salerno: la protesta dei comuni di Vietri, Cetara e Maiori

Bari

15/07/2025 **Agenparl** 129
Agenzia regionale 904.25 _ Decima edizione di PhEst: in mostra i Capricci di Goya e le foto di Lanthimos

15/07/2025 **Bari Today** 134
PhEst X edizione in anteprima assoluta la mostra fotografica di Yorgos Lanthimos e I Capricci di Goya

Brindisi

15/07/2025 **Brindisi Report** 138
Lavori per 16,6 milioni di euro nella base navale della Marina Militare: pubblicato il bando

15/07/2025 **Brindisi Report** 140
Msc, firmata la concessione decennale: "Aumento scali e nuovo terminal a Brindisi"

16/07/2025 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 38 142
Ventisei migranti

Taranto

15/07/2025 **Brindisi Report** 143
Eolico offshore per Taranto e Augusta, Bruno: "Brindisi trattata con chiacchiere e promesse"

16/07/2025 **Il Mattino (ed. Napoli)** Pagina 12 144
Ex Ilva, slitta il salvataggio Scontro sul rigassificatore

16/07/2025 **Il Nautilus** 146
Taranto, lontano l'accordo ex Ilva, e contrario alla nave di rigassificazione

15/07/2025 **Italpress.it** 148
Ex Ilva, Emiliano "Inevitabile ci sia un periodo di transizione"

16/07/2025 **La Repubblica** Pagina 30 *RAFFAELE LORUSSO* 150
Ex Ilva, altro rinvio il nodo resta il gas si torna al tavolo il 31

15/07/2025 **Puglia Live** 151
EX ILVA, DICHIARAZIONE DEL PRESIDENTE EMILIANO SULL'INCONTRO A ROMA CON I MINISTRI URSO E PICHETTO FRATIN.

16/07/2025 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 2 153
«Ho chiesto tempo per condividere ogni scelta con il Consiglio comunale»

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

16/07/2025 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 155
Impresa Portuale, tutto pronto per Gioia Tauro

16/07/2025 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 20 *FRANCESCO TIZIANO* 156
La cocaina spedita dall'Ecuador sotterrata in campagna a Vinco

16/07/2025 **Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 15 158
Romeo sfida Meridionale Petroli

Olbia Golfo Aranci

15/07/2025 **Ansa.it** 160
Nasce un nuovo centro servizi del porto di Porto Torres

15/07/2025 **FerPress** 161
AdSP Mare di Sardegna: completato iter di adozione DPSS

15/07/2025 **Il Nautilus** 163
Inaugurato il nuovo Centro servizi dello scalo di Porto Torres

15/07/2025 **Informatore Navale** 165
Inaugurato il nuovo Centro servizi dello scalo di Porto Torres

15/07/2025 **Informazioni Marittime** 167
Mare di Sardegna, completato l'iter di adozione del Documento di Programmazione Strategica

16/07/2025 **La Nuova Sardegna** Pagina 16 *GAVINO MASIA* 169
Porto, taglio del nastro er il nuovo Centro servizi

16/07/2025 **La Nuova Sardegna** Pagina 19 *GIANDOMENICO MELE* 171
Stop al dragaggio all'Isola Bianca l'Authority impugna il decreto

15/07/2025 **Sea Reporter** 173
AdSP del Mare di Sardegna: completato l'iter di adozione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema

15/07/2025 **Shipping Italy** 175
Inaugurato il nuovo Centro servizi di Porto Torres

Cagliari

16/07/2025 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 177
Cagliari sviluppa l'archeologia e i parchi regi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

16/07/2025 **Gazzetta del Sud** Pagina 18 *LUCIO D'AMICO* 178
Porti, si chiude l'iter parlamentare per la nomina di Rizzo a presidente

16/07/2025 **Gazzetta del Sud** Pagina 18 180
Il confronto tra il Pd e il commissario sui temi strategici

16/07/2025 **Gazzetta del Sud** Pagina 22 *MARIA CATERINA CALOGERO* 181
La Polizia a San Filippo, prefetta e questore visitano tutti gli uffici

15/07/2025 **Stretto Web** 182
Messina, il segretario Pd Hyerace incontra il commissario Rizzo

Augusta

15/07/2025 **Ansa.it** 183
Stop fonti fossili in porto di Pozzallo, gara per cold ironing

16/07/2025 **Gazzetta del Sud** Pagina 15 184
Stop ai combustibili fossili nel porto di Pozzallo

15/07/2025 **IL Sicilia** 185
Porto di Pozzallo (RG), stop alle fonti fossili. Di Sarcina: "Pubblicata la gara per il cold ironing, continua il processo di decarbonizzazione"

15/07/2025 **LiveSicilia** 186
Pozzallo, il porto dirà addio all'uso di combustibili fossili

15/07/2025 **Lora** 187
Verso l'addio ai combustibili fossili nel porto di Pozzallo: pubblicata la gara da 15 mln per il cold ironing

15/07/2025 **Messaggero Marittimo** 189
Cold ironing: tutto pronto anche a Pozzallo

15/07/2025 **Shipping Italy** 190
Via alla gara per il cold ironing nel porto di Pozzallo

15/07/2025 **transportonline.com** *Transportonline* 191
Addio ai diesel a Pozzallo: 15 milioni per il cold ironing

Palermo, Termini Imerese

16/07/2025 **Gazzetta del Sud** Pagina 12 *GIACINTO PIPITONE* 192
Sanità e inchieste Schifani: vado avanti

16/07/2025 **Giornale di Sicilia** Pagina 10 195
Sanità e inchieste Schifani: vado avanti

Focus

15/07/2025 **Ansa.it** 198
T&E, elettrificare banchine per tagliare emissioni navi ai porti

16/07/2025 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 199
A Umberto Masucci premio Guido Dorso

16/07/2025 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 3 200
Pesca d'altura e solidarietà per i giovani pazienti della Smile House Fondazione

16/07/2025 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 13 201
Autotrasporto: a maggio crescita sostenuta per il settore trainati

16/07/2025 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 13 202
160 di Capitanerie: l'evento a Napoli a bordo di U. Diciotti

15/07/2025 **FerPress** 203
Spagna: Ineco guida lo sviluppo di raccomandazioni per l'uso dei droni nei porti

16/07/2025 **Il Giornale** Pagina 21 204
Il Gruppo Fs guarda alla logistica dei porti

15/07/2025 **Il Nautilus** 205
I porti europei in ritardo sul cold ironing in vista della scadenza del 2030

15/07/2025 **Il Nautilus** 207
La collaborazione tra Ulisses e il Ministero del Turismo (MiTur) ha portato a un nuovo importante passo verso la digitalizzazione dei porti turistici italiani

16/07/2025 **Il Sole 24 Ore** Pagina 7 *Raoul de Forcade* 209
Economia del mare, «serve una strategia unitaria e di sistema»

16/07/2025 **Il Sole 24 Ore** Pagina 7 *Nicoletta Picchio* 211
Settore fondamentale, occorre più coordinamento

15/07/2025 **Informare** 212
Uno studio denuncia il ritardo dei porti europei nel dotarsi di impianti di cold ironing

15/07/2025 **Informare** 214
Nel porto di Anversa-Bruges crescono i container e i rotabili e calano le altre tipologie di merci

15/07/2025 **Informare** 216
Paolo Pessina è stato nominato vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio

15/07/2025 **Informare** 217
Forte aumento dei casi di abbandono dei marittimi

15/07/2025 **Informatore Navale** 219
Federlogistica - Falteri: subito una cabina di regia contro i danni dei dazi e della burocrazia

15/07/2025 **Informatore Navale** 220
Continua il viaggio di solidarietà di Fondazione Tender To Nave Italia con il progetto "La Nave dei Segni"

15/07/2025 **Informatore Navale** 222
De Wave Group ottiene nuove commesse per l'allestimento di 14 yacht ultra-lusso

15/07/2025 **Informatore Navale** 224
Il genovese Paolo Pessina nominato Vicepresidente Conftrasporto

15/07/2025 **Italpress.it** 225
Confindustria, promuovere uno sviluppo competitivo per l'economia del mare

15/07/2025 **L'agenzia di Viaggi** 227
E ora Msc Crociere spinge il brand luxury Explora

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 1 229
Asean, scintille fra Stati Uniti e Cina

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 1 231
RISO VIA NAVE PER I PROFUGHI

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 1 232
Bando di gara per il varco di San Benigno

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 2 233
«Siamo musulmani, non attaccateci»

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 2 235
Hyundai, 7 navi car carrier saranno dotate di sistemi per la navigazione con l'IA

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 3 237
Ricostruzione Ucraina Il ruolo del porto di Genova «Collaborazione di 5 anni»

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 3 239
Propulsori azimutali Azipod, accordo di manutenzione tra Royal Caribbean e Abb

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 4 241
Salvini sulla Via della Seta «Cina esempio di innovazione L'Italia può fare da ponte»

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 4 243
Tensione in Medio Oriente la compagnia Aida cancella la stagione nel Golfo Persico

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 5 245
Barcellona, cold ironing anche alle crociere

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 6 247
Aida raddoppia il programma Evolution

16/07/2025 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 6 249
Us Bank media la riscossione di un Bill of lading elettronico Prima volta per gli Stati Uniti

15/07/2025 **Messaggero Marittimo** 251
Paolo Pessina nuovo vicepresidente di Conftrasporto

15/07/2025 **Messaggero Marittimo** 253
Contship alla Ukraine Recovery Conference 2025

15/07/2025 **Messaggero Marittimo** 254
Confindustria lancia documento strategico per l'Economia del Mare

15/07/2025 **Messaggero Marittimo** 256
Marevivo: 40 anni di storia scritta da Rosalba Giugni

15/07/2025 **Messaggero Marittimo** 258
Porti ed emissioni: solo il 20% delle banchine europee è elettrificato

15/07/2025 **Sea Reporter** 259
Circle, nuovo contratto da 200.000 per la digitalizzazione della logistica e del sistema portuale

15/07/2025 **Sea Reporter** 261
Trasporto marittimo. Elettrificare le banchine per ridurre le emissioni delle navi ferme nei porti

15/07/2025 **Ship Mag** 263
Zanetti traccia la rotta di Confindustria sulla Blu Economy partendo dai dragaggi dei porti

15/07/2025 **Shipping Italy** 265
Pessina succede a Duci alla vicepresidenza di Confcommercio-Conftrasporto

15/07/2025 **Shipping Italy** 266
Per Esa Group nuova acquisizione messa a segno nel settore business e marine travel

15/07/2025 **The Medi Telegraph** 267
Porti di speranza, l'iniziativa di Uniport nella lotta alla Sla

15/07/2025 **The Medi Telegraph** 270
Conftrasporto, Pessina nominato vicepresidente

MERCOLEDÌ 16 LUGLIO 2025 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 150 - N. 167

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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

ITLAS
IL LEGNO. LA TUA CASA.



Turista tedesca in Australia
Senza cibo nel deserto Viva dopo 12 giorni
di **Mara Gergolet**
a pagina 17



Travolta da un masso
La morte a 15 anni: tragedia per un selfie
di **Canello** e **Collavo**
a pagina 20

ITLAS
IL LEGNO. LA TUA CASA.

Il tycoon gela l'Ucraina: niente missili a lungo raggio. E dopo l'ultimatum a Mosca dice: con Putin non ho chiuso

Trump e Kiev: non sto con nessuno

Dazi, il presidente Usa apre: «Con l'Europa parliamo, stiamo facendo progressi»

IL LIMITE DI DONALD

di **Angelo Panebianco**

Da preziosa risorsa a intollerabile impedimento. Mentre studiano le mosse di Donald Trump tanti osservatori faticano a rintracciare nella storia altri casi di grandi potenze che si siano dedicate, con così tanto ardore, a smantellare il sistema di alleanze e a polverizzare l'area di influenza su cui per molti decenni si era basata la loro leadership internazionale. Qui non vale più la classica distinzione fra le potenze egemoni, soddisfatte dello status quo e che lo difendono, e le potenze revisioniste (o rivoluzionarie), che sfidano le potenze egemoni e che vogliono superare lo status quo, cambiare le regole del gioco internazionale. Qui è l'egemone (in relativo declino) ad essersi convertito al revisionismo. Se osserviamo la guerra dei dazi scatenata dal presidente Donald Trump, le tariffe che più impressionano (quale che ne sarà, alla fine, la vera entità) sono quelle imposte al Giappone e alla Corea del Sud, ossia a due dei principali pilastri su cui si è fin qui basata la politica delle alleanze statunitensi in Asia. Fanno impressione più di quelli sull'Europa (una banda di parassiti, di scrocconi, secondo i trumpiani).

continua a pagina 28

GIANNELLI



GLI SCENARI
Armi, minacce: la Casa Bianca e le giravolte
di **Viviana Mazza**
a pagina 5

INTERVISTA CON FOTI
«Tariffe al 30% inaccettabili Danni per tutti»
di **Virginia Piccolillo**
a pagina 9

di **Francesca Basso** e **Massimo Gaggi**

Trump si smarca. E sul conflitto ucraino dice di «non stare con nessuno». Lascia aperta anche la porta a Putin. Mentre nega a Kiev le armi a lungo raggio. E diventa un giallo il via libera, mai dato in realtà dalla Casa Bianca a Zelensky, per colpire la Russia in profondità. Segnali di disgelo nella «guerra» commerciale con l'Europa: «Stiamo facendo progressi». La premier Meloni chiede che per i dazi «l'intesa sia vantaggiosa per tutti».

da pagina 2 a pagina 9

M. Cremonesi Sabella, Serafini

Il personaggio Solange Fugger è la più giovane in Italia nel suo ruolo

La primaria-tiktoker 36enne «Scrivo di Pronto soccorso»

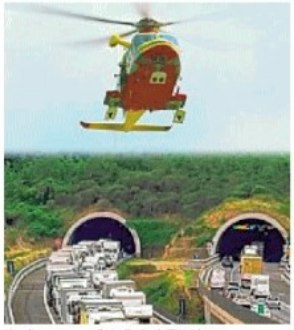
di **Giovanni Viafora**



La dottoressa social Solange Fugger sul profilo TikTok raccoglie sei milioni di like. «In Rete parlo del mio lavoro e ispiro i giovani»

Solange Fugger, 36 anni, è diventata la più giovane primaria d'Italia. È stata nominata due settimane fa alla guida di un Pronto soccorso romano. Ma è anche una delle dottoresse più social d'Italia, con un profilo TikTok da oltre 330 mila follower.

a pagina 21



Un elisoccorso sulla galleria dell'incidente

Il dramma Incidente a Barberino

Auto ferma in galleria un camion la travolge: tre morti sulla A1

di **Antonella Mollica**

Gravissimo incidente sull'A1 all'altezza di Barberino di Mugello. Un'auto si è fermata improvvisamente in galleria ed è stata travolta da un camion. Morte due donne e un uomo.

a pagina 19

Disastro Lo psicologo: più controlli

Lite tra investigatori sui piloti dell'Air India

di **Leonard Berberi**

«Velivolo difettoso», «no, è stata colpa dei piloti»: si litiga sulle cause del disastro dell'Air India. Lo psicologo: «Controlli insufficienti sulla salute mentale dei piloti».

alle pagine 10 e 11

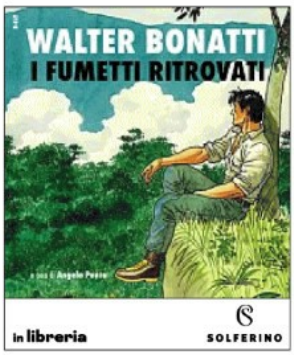
Garlasco Le indagini sul Dna

Sempio e gli ex amici La caccia a «ignoto 3»

di **Cesare Giuzzi**

Parte la caccia a «ignoto 3» dopo che sul tampone orale di Chiara Poggi era stato ritrovato un profilo genetico sconosciuto. Prelievi del Dna per portare avanti le indagini.

a pagina 18



IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Non c'è peggior sordo

Un giorno il rumore ha fatto irruzione nelle nostre vite e le ha cambiate per sempre. Il pretesto per parlarne è la lettera accorata di una signora residente a Forte dei Marmi, dove una villa comunale situata in mezzo alle case è stata adibita a sede di concerti. Tra prove pomeridiane e spettacoli serali, si sta perennemente sotto il tallone di una colonna sonora di cui è impossibile abbassare il volume, con effetti spiacevoli sull'umore di bambini, anziani, animali. Ma anche di tutti gli altri. Ormai persino i bar e i ristoranti, nati per favorire la conversazione, sono avvolti in un frastuono che forse favorirà il consumo di alcolici, certo non la socializzazione tra esseri umani. Ai tavoli si vedono bocche chiuse e sguardi chini sullo smartphone, mentre la musica rimbomba nelle orecchie e i camerieri devono saper leggere il labiale per prendere le ordinazioni. Chi si lamenta viene accusato di intolleranza, in base alla regola per cui sono le vittime di un sopruso a doversi sentire fuori posto.

C'è dell'estremismo e del menefreghismo in tutto questo, come nell'aria condizionata sparata a palla e nei messaggi vocali sentiti in pubblico senza le cuffie. La teoria secondo cui la libertà finisce dove comincia quella degli altri è stata sostituita dalla sua variante turbo-narcisista: libertà è fare quel che mi va o che mi fa guadagnare più soldi. Non resta che sperare nei blackout. Quando all'improvviso ci si ritrova al buio, avvolti dal silenzio. Condannati a parlare e, che angoscia, a pensare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



Dopo i pezzi del Fatto sui ladri impuniti per mancanza di querela, la Lega promette di cambiare la legge Cartabia. L'aveva già detto due anni fa e non era successo nulla

UNIVERSITÀ LUM GIUSEPPE DEGENNARO

il Fatto Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Mercoledì 16 luglio 2025 - Anno 17 - n° 194
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

UNIVERSITÀ LUM GIUSEPPE DEGENNARO

COLATA DI CEMENTO E rischi di speculazioni

Bagnoli, c'è l'America's Cup: altro che bonifica

Dopo la chiusura dell'Italsider nel 1992, un susseguirsi di progetti mai attuati: l'asse Manfredi-Meloni prevedeva 1,2 miliardi per risanarla. Bassolino: "Parco e spiaggia pubblica che fine faranno? Niente confronto coi cittadini"

RODANO A PAG. 6 - 7

Mannelli



PARLA FORMIGONI

"Il popolo resta con me. In lista? Mai dire mai..."



GIARELLI A PAG. 8

NEVI DI FI SUI DAZI

"La Lega chiede negoziati a due? L'Europa li vieta"



A PAG. 5

BILANCIO DI GUERRA MENTRE TRUMP NEGA ALL'UCRAINA I MISSILI A LUNGO RAGGIO

Ue: tagli al sociale e tasse per comprare più armi



NO DELL'ITALIA SU KIEV

ROMA (PER ORA) NON PAGA LE ARMI USA PER ZELENSKY

CANNAVÒ E FESTA A PAG. 2 - 3 E 4

ALLA DEM IL POLO NAZIONALE DEL MINISTERO

Inciucio bellicista destra-Pd: Crosetto piazza Pinotti alla difesa sottomarina

GRASSO A PAG. 4

LE NOSTRE FIRME

• **Padellaro** Serve un disegnino *a pag. 8* • **Pagnotta** Sparare a vista *a pag. 11* • **Ciconte** Via Cutro *a pag. 11*
• **Robecchi** Ue alla Totò *a pag. 11* • **Fracassi** Potsdam 1945 *a pag. 16* • **Barbacetto** Grecia perduta *a pag. 18*

» TAVOLARA, VINCOLO TOTALE

18 udienze rinviate e reato prescritto: villa abusiva salva

» Mauro Lissia

Diciotto rinvii per un procedimento penale nato nel 2019, alla fine una villa costruita senza permesso nella superprotetta isola di Tavolara è stata dissequestrata.

A PAG. 15



"ERA DELLA PORTAVOCE"

L'hashish in casa di Galvagno (FdI)



CAIA A PAG. 15

La cattiveria

La deputata Carla Zambelli, ricercata, vuole candidarsi in Italia con la destra. Ma la condanna in Brasile potrebbe non bastare

LA PALESTRA/LUDOVICO CARTA

FREQUENTAVA IL BOSS TROIA

Borsellino e l'amico che lo tradì: la pista dell'ex Msi Lo Porto



PIPITONE A PAG. 9

COMPIREBBE 70 ANNI

Gita a Correggio cercando Tondelli disperatamente

TOMASSINI A PAG. 17

Vieni avanti Cremlino

» Marco Travaglio

Dopo le rentrée, l'anno scorso, della soprano Anna Netrebko alla Scala e del direttore d'orchestra russo Valerij Gergiev a Ravello, si sperava che la ridicola ondata russofoba seguita all'invasione dell'Ucraina fosse finita. E che si tornasse a ragionare con la testa, anziché col deretano, sulla differenza fra un governo e un popolo. Inclusi gli artisti, ai quali va chiesto solo di esibire il loro talento, a prescindere dalle idee politiche, che sono affari loro (poi vorremmo vederli, i nostri intrepidi dissidenti da divano, sfidare Putin a Mosca rischiando la pelle, visto che passano il tempo a leccare il potere persino in Italia rischiando di moltiplicare stipendi e prebende). Invece le Sturmtruppen han ripreso a delirare. Gergiev, cacciato dalla Scala nel 2022, riaccolto a Ravello nel '24 e ora invitato a Caserta, non deve esibirsi: l'ha ordinato l'ambasciata di Kiev in stereo coi trombettieri Calenda, Picierno, Sensi, Gelmini&C. Non poteva mancare *Rep*, che otto mesi fa turibolava la Natrebko "regina della lirica, soprano russa senza confronti, voce da brivido, piglio da diva e carisma ammaliante... scoperta dal geniale direttore Gergiev" e ora pubblica una paginata delirante della povera vedova Navalny. Che rimprovera a Gergiev persino "un concerto di propaganda sulle rovine della storica Palmira in Siria". Ma Palmira e il suo sito archeologico erano stati occupati e distrutti dall'Isis e la riconquista russa fu salutata in Occidente come un trionfo contro il terrorismo. Persino il "liberale" Giuli vede nel concerto con Gergiev una "cassa di risonanza della propaganda russa". Scemenze che si aggiungono al corso di Nori sul noto putiniano Dostoevskij annullato dalla Bicocca, ai balletti di Cajkovskij – altro complice del Cremlino – cancellati dai teatri, agli autori russi banditi dalla Fiera del libro per ragazzi, agli atleti russi e bielorussi fatti fuori da Olimpiadi e Paralimpiadi, alla quercia di Turgenev espulsa dal concorso Albero dell'Anno, alla Russia estromessa dalle celebrazioni per la liberazione di Auschwitz (noto merito delle truppe ucraino-americane), al Moscow mule ribattezzato Kiev mule, ai gatti russi squalificati dalle fiere internazionali feline per evitare cybermiagolii da guerra ibrida.

Per la cronaca, a Caserta si esibirà anche il direttore d'orchestra israeliano Daniel Oren che nel 1982, dopo la strage di Sabra e Chatila nel Libano occupato da Israele, fu pesantemente insultato al teatro San Carlo di Napoli. Ma stavolta, per fortuna, nessuno dei fanatici che affibbiano a Gergiev le colpe di Putin si sogna di accollare a lui quelle di Netanyahu. Ora Gergiev e Oren potrebbero proporre agli organizzatori un piccolo ritocco al cartellone e dirigere insieme l'unica opera davvero in linea con i tempi: i "Pagliacci".

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

SVEGLIA EUROPA VALLEVERDE

IL FOGLIO

quotidiano

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 60 - 20122 Milano

VALLEVERDE

ANNO XXX NUMERO 166 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MERCOLEDÌ 16 LUGLIO 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 42

Da Sansal a Israele, per le ong e le Nazioni Unite l'universalità dei diritti finisce dove iniziano gli interessi geopolitici

Roma. Il sequestro di persona, il processo durato dieci minuti, la mancanza di difesa, la condanna a cinque anni per un delitto d'opinione e di penna e il carcere spietato comminati allo scrittore franco-algerino Boualem Sansal avrebbero dovuto scatenare un'ondata di indignazione tra le principali organizzazioni per i diritti umani. Eppure, da Amnesty International, Human Rights Watch a Reporter senza frontiere, solo per citarne alcune, il silenzio è diventato luogo comune.

Sulla pagina di Reporter non c'è una sola voce su Sansal, Human Rights Watch lo cita en passant parlando della mancanza di libertà in Algeria, mentre Amnesty si è distinta per l'indifferenza fin dal giorno dell'arresto di Sansal, il 16 novembre 2024.

Ma è un silenzio che solleva legittimi interrogativi sulla coerenza morale e sulla credibilità di un certo attivismo che è diventato selettivo e cinicamente politico. Il caso Sansal è oggetto di un'inquietante discrezione, sullo sfondo di un antisemitismo appena velato, poiché uno dei "crimini" di Sansal è stato quello di aver messo piede a Gerusalemme. E in un contesto in cui i social plasmano le narrazioni e il posizionamento delle ong è più cruciale che mai, sembra che l'universalità dei diritti finisca dove iniziano gli interessi geopolitici e, spesso, anche l'odio per Israele. Ma non c'è appello di attori e registi, "da Favino a Mastandrea", che possa gratificare un dirigente delle Nazioni Unite colpito dalle sanzioni degli Stati Uniti, come è successo a Francesca Albanese, relatrice speciale per i territori palestinesi. Sanzioni che impediscono ad Albanese di recarsi negli Stati Uniti e bloccano tutti gli eventuali beni che detiene nel paese. Così, l'intera struttura dirigenziale della commissione d'inchiesta antisraeliana delle Nazioni Unite è crollata questa settimana con le dimissioni di tutti i commissari.

La presidente della commissione, Navi Pillay, i commissari Miloon Kothari e Chris Sidoti hanno annunciato le dimissioni. Dimissioni simultanee meno di sette giorni dopo che il segretario di stato americano, Marco Rubio, ha imposto sanzioni alla Albanese. E' fuga di massa dalla commissione istituita nel 2021 in seguito alle richieste dell'Organizzazione per la cooperazione islamica. Sebbene Pillay abbia citato "età, salute e diversi altri impegni" come ragioni delle dimissioni, UN Watch ha celebrato la fuga degli "architetti dell'inquisizione antisraeliana delle Nazioni Unite che stanno abbandonando la nave". Se Pillay ha fatto pressioni sui governi affinché "sanzionassero l'apartheid israeliano" e Sidoti era affiliato a un gruppo che chiede il boicottaggio di Israele, Kothari si è scagliato contro la "lobby ebraica" e ha messo in dubbio il diritto di Israele a essere membro delle Nazioni Unite.

La celebre storica dell'Olocausto Deborah Lipstadt, invitata speciale del dipartimento di stato contro l'antisemitismo sotto l'Amministrazione Biden, aveva detto: "E' scandaloso che un esperto nominato dal Consiglio per i diritti umani delle Nazioni Unite abbia ripetuto tropi antisemiti e messo in dubbio la legittimità di Israele come membro dell'Onu". Ma questa sembra essere diventata la ragion d'essere di certi soloni umanitari poco partecipi del destino infernale dell'unico romanziere arabo andato in Israele e "tornato felice". *(Giulio Meotti)*

Volodymyr, puoi colpire Mosca?

La domanda di Trump al presidente ucraino rivela che oltre alle armi per la difesa aerea servono quelle per colpire le fabbriche militari russe. Il balzo tattico di Kyiv e i segreti dell'accordo fra Trump e la Nato

Milano. La frustrazione di Donald Trump nei confronti di Vladimir Putin ha portato a un aggiustamento: il presidente americano ha stabilito, contrariamente a quel che aveva deciso unilateralmente il Pentagono, che la necessità di difendere gli ucraini è prioritaria rispetto al ripristino delle riserve degli arsenali americani. Tutto il resto - quali armi saranno consegnate all'Ucraina, da chi, in che numero, a che prezzo, quando – non è chiaro, fa parte dell'accordo che i leader della Nato hanno discusso al vertice dell'Aia di giugno e non è pubblico. Si tratta comunque, scrive il Wall Street Journal, di "una pietra miliare": è la prima volta che Trump decide di inviare altre armi rispetto a quelle che sono state decise dalla precedente Amministrazione di Joe Biden (quasi 4 miliardi dei fondi allocati l'anno scorso dal Congresso per armare l'Ucraina non sono ancora stati spesi). La Germania, che ha insistito con Trump per acquistare armi americane da trasferire all'Ucraina, dice che chiarirà a breve i tempi e i dettagli degli armamenti forniti, mentre il meccanismo della vendita da parte degli Stati Uniti e dell'acquisto da parte degli alleati europei delle armi resta segreto. Secondo fonti citate dai media – né Trump né gli alleati lo hanno specificato – il pacchetto di armi per l'Ucraina dovrebbe valere 10 miliardi di dollari, ma è difficile capire che criteri saranno applicati: fonti istituzionali europee consultate dal Foglio dicono che i costi in discussione sono relativi al trasporto delle armi e non al loro acquisto, ma pubblicamente Trump insiste, anche per ragioni che hanno a che fare con la coalizione che lo sostiene (lo venera, bisognerebbe dire), nel ripetere che saranno gli europei a pagare tutto, l'America produce, vende, guadagna, o almeno rientra dell'investimento fatto per la difesa ucraina. La capacità degli alleati di dotare Kyiv di una difesa aerea dipende non soltanto dal costo delle armi, in particolare degli indispensabili sistemi Patriot e dei missili Mim-104, ma anche dalla limitata capacità di produzione dell'occidente. Per accelerare la fornitura, gli alleati europei devono iniziare a rifornire l'Ucraina delle armi che hanno già a disposizione, ma considerando la frequenza e l'intensità degli attacchi russi – è la strategia di Putin: costringere gli ucraini a esaurire tutto il materiale a sua disposizione – la difesa aerea non può essere l'unica risorsa della sopravvivenza ucraina.

Non lo è, infatti. Il Financial Times ha riferito ieri un dettaglio inedito della conversazione tra Trump e il presidente ucraino Volodymyr Zelensky. "Volodymyr, puoi colpire Mosca? Puoi colpire anche San Pietroburgo?", ha chiesto il presidente americano. Risposta: "Certo. Possiamo, se ci fornite le armi". Secondo il quotidiano britannico, Trump è a favore dell'idea, con l'intenzione di fare pressione sui russi e costringere il Cremlino al negoziato. La Casa Bianca ha dato una versione diversa, il presidente ha posto una domanda, "non incoraggiava ulteriori uccisioni", e Trump ha detto di voler soltanto fermare la guerra. *(Peduzzi segue a pagina tre)*

Putin vuole tutto e non vede i rischi

Mosca ride di Trump, ma c'è chi invece ha motivi seri per temere

Roma. Secondo Maksim Suchkov, direttore dell'Istituto di studi internazionali presso l'Università Mgimo di Mosca, con Donald Trump il trailer è sempre meglio del film. L'analista russo ha scritto una sua breve analisi sul quotidiano Kommersant che ieri, come gli altri giornali russi, commentava la decisione di Trump di minacciare la Russia di sanzioni se non raggiungerà un accordo con l'Ucraina entro cinquanta giorni e di dare il via libera per un sistema di acquisto di armi americane da parte degli europei per rifornire Kyiv. Suchkov prosegue il suo intervento osservando che il presidente americano ha evitato di prendere misure radicali, "come suggerito dai falchi nella sua Amministrazione", e quindi, conclude l'analista, "ci sono ancora prospettive di dialogo con gli americani". Anche il presidente americano ha confermato, durante un'intervista alla Bbc, di essere molto deluso da Vladimir Putin, ma che il rapporto con il capo del Cremlino non si è chiuso. Mosca finge che nulla sia accaduto, i collaboratori di Putin si mostrano entusiasti o cauti, omaggiano la decisione di Trump di volere un rapporto con la Russia. Il capo del Fondo russo per gli investimenti all'estero, Kirill Dmitriev, che gestisce il suo account su X quasi esclusivamente in inglese per mandare segnali all'Amministrazione americana, ha detto che il dialogo "costruttivo tra russi e americani" va avanti e ha accusato chi segue "le false narrazioni di Joe Biden ... di voler far sprofondare il mondo nell'inverno": l'accusa segue le lamentele di Trump che continua a prendere le distanze da una guerra che, ripete infinite volte, "non è la mia, è la guerra di Biden". Dmitriev sa come parlare, sa come farsi capire dal mondo americano e ha pubblicato un video tratto dal "Trono di spade" con i personaggi della serie americana che ripetono: "Winter is coming", l'inverno sta arrivando. Il portavoce del Cremlino, Dmitri Peskov, ha commentato in modo attendista, dicendo che Mosca ha bisogno di tempo per giudicare le decisioni di Trump "piuttosto serie". I propagandisti russi invece attaccano e umiliano, presentando il presidente americano come inerme di fronte al "deep state", incapace di prendere decisioni, ridicolo e in grado di soli "ultimatum teatrali", come ha scritto l'ex premier ed ex presidente Dmitri Medvedev, che poi non fanno che deludere "l'Europa belligerante". La minaccia di Trump non ha spaventato la Russia, i mercati russi hanno aperto in rialzo del 4 per cento, e la politica ha avuto un argomento in più per non mostrarsi sconvolta dagli annunci del presidente americano. Il Cremlino è ormai convinto di andare avanti comunque e da quando è arrivato Donald Trump alla Casa Bianca la guerra contro l'Ucraina si è fatta ancora più martellante. Ogni volta che Trump ha provato a concludere un accordo, l'esercito russo ha esteso i suoi attacchi. Putin non crede che esista un presidente americano in grado di fermarlo, ha detto a Trump che vuole finire l'occupazione della regione di Donetsk, di cui controlla circa il 70 per cento, e l'ultimatum di cinquanta giorni del capo della Casa Bianca gli concede ancora altro tempo. *(Flavrnirà segue a pagina tre)*

• I DRUSI UMILIATI DI SUWAYDA E LA FUGA IN ISRAELE
Gambardella **a pagina tre**

• SVYRYDENKO, LA PREMIER UCRAINA A PROVA DI TRUMP
Berdynskykh **a pagina tre**

L'orrore della repubblica dei pm

Vogliono stravolgere il diritto del lavoro, definire le politiche migratorie, indirizzare le scelte industriali e decidere quali riforme fare e quali no. Oltre il caso Loro Piana. Appello contro i pieni poteri che tengono l'Italia in ostaggio

L'incredibile vicenda giudiziaria che ha coinvolto due giorni fa una delle aziende di moda più famose del mondo, Loro Piana, azienda che secondo la procura di Milano "non avrebbe messo in atto misure idonee alla verifica delle reali condizioni lavorative nelle aziende appaltatrici", rappresenta una finestra perfetta attraverso la quale provare a mettere il naso all'interno di un mondo che l'opinione pubblica spesso si rifiuta di vedere. Il mondo in questione è quello delle esondazioni giudiziarie e la vicenda milanese è solo la punta di un iceberg molto più grande all'interno del quale è ben visibile un fenomeno culturale finalizzato a creare due carriere praticamente sovrapponibili: il magistrato che, sentendosi investito di pieni poteri, non si limita a individuare i reati da perseguire ma sceglie anche di avere una funzione pedagogica, educativa, a volte persino politica. Il caso di Loro Piana, come molti altri casi che hanno visto recentemente protagonisti gli uffici della procura di Milano, è un caso limite perché trasferisce alle imprese che stipulano contratti di appalto gli eventuali reati commessi dalle società a cui si sono affidate. Nessuno si scandalizza, né a Milano né nel resto d'Italia, perché per la destra la procura di Milano è divenuta la testa d'ariete con cui provare a scardinare il potere della sinistra nella capitale finanziaria italiana (vedi le inchieste sull'urbanistica) e perché per la sinistra vedere una procura impegnata formalmente per difendere i diritti dei lavoratori contro le crudeltà di una multinazionale rappresenta un copione difficile da poter contestare. Eppure sarebbe sufficiente masticare un po' di diritto per rendersi conto che le inchieste milanesi presentano diversi elementi critici, per non dire surreali. In primo luogo, sostenere che un grande distributore debba controllare non solo la catena dei fornitori ma anche quella dei subfornitori rappresenta un principio cardine dello stato di diritto, secondo cui la responsabilità è sempre individuale. In secondo luogo, sostenere che la responsabilità legale di un'impresa sia anche quella di verificare fino all'ultimo il modo in cui lavorano i subfornitori è un modo come un altro per accettare il fatto che lo stato abbia scelto, a causa della sua inefficienza, di abdicare al suo ruolo di controllo, trasferendo la gestione della lotta contro l'illegalità alle grandi corporation. *(segue nell'inserto IV)*



La creatività della procura di Milano

Loro Piana & Co. Lupària Donati: "Accuse senza base normativa"

Roma. "So bene che la reazione immediata del cittadino di fronte alle iniziative della procura di Milano contro i presunti casi di sfruttamento dei lavoratori o di frode fiscale non possa che essere positiva. Ma la domanda che bisogna porsi è se sia normale che queste indagini nascano senza che esista una legge dello stato che obblighi specificamente le imprese committenti a effettuare capillari controlli sulle società fornitrici. E se sia normale che non solo a una singola procura, ma addirittura a un singolo pubblico ministero, seppur valente e preparato, venga delegata un'attività di politica criminale così importante che lo stato non è in grado di portare avanti. Il problema è il possibile strabordamento della procura in ambiti non propri, che non è positivo per il sistema istituzionale nel suo complesso". A parlare, intervistato dal Foglio, è Luca Lupària Donati, ordinario di Diritto processuale penale all'Università di Milano, nonché penalista che ha assistito o sta assistendo molte delle società coinvolte nella campagna giudiziaria condotta dal pm milanese Paolo Storari. *(Antonucci segue nell'inserto IV)*

"Eroina? Una parola che mi fa schifo"

La camorra, Saviano, l'antimafia che non si vede. Parla Capacchione

Napoli. Rosaria Capacchione appartiene a quella scuola di cronisti che lasciava l'"io narrante" nella penna perché conta la notizia, non chi tiene il taccuino. Preferisce l'ombra ai riflettori anche quando la notizia è lei, parte offesa nel processo contro il boss dei Casalesi Francesco Bidognetti e il suo avvocato, Michele Santonastaso, ai quali la Corte d'appello di Roma ha confermato le condanne rispettivamente a un anno e sei mesi e un anno e due mesi per minacce aggravate dal metodo mafioso. Hanno fatto il giro del mondo le immagini di Roberto Saviano, parte offesa anche lui, scoppiato in lacrime alla lettura della sentenza dopo un estenuante percorso giudiziario di diciassette anni. Capacchione ricorda a ciglio asciutto che quando venne letto quel documento minatorio in aula al processo Spartacus, il 13 marzo 2008, capì subito cosa fosse: "Un messaggio di condanna a morte, perché il linguaggio della mafia lo conosco bene". Si occupava di camorra dal 1986 consumando le suole, spulciando gli atti giudiziari, ritagliando, coltivando le fonti e consegnando il proprio nome solo alla firma sotto gli articoli. *(Palmieri segue nell'inserto IV)*

Pd a tutto gas russo

Il Libro Verde dem considera la "ripresa dei flussi dalla Russia", per negoziare sui dazi con Trump

Tornare a comprare il gas dalla Russia? Il Pd non lo esclude, anzi è una possibilità che vede all'orizzonte. Il Libro Verde del Pd sulle politiche industriali ne fa un riferimento ambiguo, a pag. 12: "In quest'ottica vanno collocate le ulteriori riflessioni da compiersi sulla necessità di un mercato unico che impedisca una pericolosa frammentazione nazionale anche di fronte alla possibilità non inverosimile di una riapertura dei flussi dalla Russia". La segretaria Elly Schlein, rispondendo a una domanda della Staffetta Quotidiana, ha recisamente negato l'evidenza: "Non ho letto niente di simile nel nostro documento". Probabilmente non lo ha letto affatto e non è stata informata del contenuto. Infatti l'ex ministro Andrea Orlando, che ha curato il "Forum industria" e la pubblicazione del volume, ha dato un'interpretazione opposta e tutt'altro che ambigua in un'intervista alla Staffetta: "Oggi pensiamo che ragionevolmente quella [l'acquisto di Gnl dagli Usa, ndr] sia una strada obbligata, legata alla presenza del conflitto, però pensiamo anche che l'acquisto debba essere condizionato a un ripensamento delle posizioni degli Stati Uniti". Quindi, ha insistito la Staffetta, il gas russo può essere una leva negoziale da usare contro Trump sui dazi? Risposta sintetica di Orlando: "Sì". *(Capone e Stagnaro seguono nell'inserto IV)*

Il compagno Taruffenko

Bacchetta Giani, ha le chiavi del Pd e due incarichi che ora irritano i riformisti dem. La "star" Taruffi

Roma. Caro Lenin, è figlio tuo! Abbiamo fermato l'uomo del momento, il compagno Igor Taruffi, *Taruffenko*. Compagno Taruffi, responsabile organizzazione del Pd, è lei l'uomo più potente dopo Schlein? "Lo dite voi. Sono lo *spicciafaccende* di Elly". Compagno Taruffi, con chi si collega? "Con *L'Aria che Tira*. Eccomi, buongiorno" (il luogo è via degli uffici del Vicario, a pochi metri dalla Camera). Compagno Taruffi, dicono che abbia processato per quattro ore Eugenio Giani, quattro! (Taruffenko in diretta: "Le ragioni della politica prevarranno"). Compagno Taruffi, cosa si fa in Campania con Vincenzo De Luca? "Assicureremo il buon governo". Ecco a voi l'uomo che ha fatto le scarpe al vecchio Pd con le Hogan ai piedi. Con Taruffi il socialismo non è una sòla ma la soletta dell'avvenire. *(Caruso segue nell'inserto IV)*

Andrea's Version



Chi nega e chi conferma, chi tace troppo e chi troppo chiacchiera. Ma qui mica si scherza. Ci sono in ballo duemila droni, due miliardi di valore, dei quali non si conosce l'ubicazione, né l'origine. Questione delicata: la Turchia, noi, la geopolitica, quella cosa segreta raccontata all'orecchio, il sacro rispetto della parola data tra ruffiani, salvo poi che la parola fosse stata richiesta o meno dal ruffiano, chiedo scusa, dal collega del giro. Tranquilli, comunque. Si saprà tutto in serata, o forse si saprà domattina, o forse chi lo sa non dirà mai. Chi può saperlo? Ma cosa importa? Su di un'unica cosa possiamo tutti, e in ogni caso, sbilanciarci senza tema di sbattere contro il muro. Detto come va detto, anche per quanto riguarda i droni: almeno dalla fine degli anni Sessanta, non esiste puttanata, "non ostensibile", che non si trovi a casa di Luciano Violante.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

Parla Crosetto

"Ha ragione Macron: i valori si difendono con la forza. La Lega? Sul riarmo segua il governo"

Roma. "I paesi alleati con noi, nella difesa reciproca, sono fratelli", dice al Foglio il ministro della Difesa Guido Crosetto all'indomani del 14 luglio e delle dichiarazioni di Emmanuel Macron. Il presidente della Repubblique che, in occasione della festa nazionale francese, ha annunciato un aumento delle spese in difesa. E che, con tono grave, ha poi aggiunto: "Per essere liberi bisogna essere temuti, per essere temuti bisogna essere potenti". Dice quindi Crosetto: "Francia e Italia sono paesi uniti da una solenne promessa. Una promessa tra popoli". Un legame che ci rende forse più liberi. O più potenti. Ma che pure – facciamo presente al ministro – non tutti al governo considerano con la stessa sensibilità. Matteo Salvini, per dire, non ha precisamente la stessa visione del mondo di Macron. "Ma la Lega non è che deve avere la stessa visione del mondo di Macron. Deve avere la stessa visione del governo italiano". *(Lepanza segue nell'inserto I)*

One Big Beautiful Fund

La proposta "rivoluzionaria" di Ursula von der Leyen per modernizzare il bilancio dell'Ue

Bruxelles. Donald Trump ha avuto il suo "One Big Beautiful Bill" e ora tocca a Ursula von der Leyen cercare di far passare il suo "One Big Beautiful Fund". La Commissione oggi presenterà la proposta per il nuovo Quadro finanziario pluriennale (Qfp), il bilancio 2028-34 dell'Unione europea. E' la madre di tutte le proposte. Fissa l'ammontare delle risorse disponibili, le entrate, gli strumenti per realizzare le politiche. Quanti soldi all'agricoltura? Quanti a difesa e competitività? Ci saranno nuovi strumenti di debito comune? Von der Leyen vuole modernizzare il bilancio, creando un Fondo unico per unificare le risorse della Politica agricola comune e della Politica di coesione. La proposta è rischiosa e va già incontro a una forte resistenza di governi, deputati europei e lobby. La riforma del bilancio dell'Ue promossa da von der Leyen per alcuni aspetti è rivoluzionaria. "Oggi lavoriamo con un bilancio concepito per gli anni 2019 e 2020. Un mondo diverso", ha detto in un discorso a maggio. *(Corretta segue nell'inserto I)*

Messaggi dal nord

Gli industriali a Salvini: "Ma che accordi bilaterali, sui dazi serve l'Ue". Le parole di Meloni

Roma. I leghisti continuano a suggerire di bypassare l'Ue nelle trattative con gli Usa sui dazi, e allora ci pensano loro, gli industriali del nord, a rimettere le cose nella giusta prospettiva. "E' chiaro che le merci europee sono in terconnesse. E una soluzione può essere solo europea", dice Andrea Amaberto, presidente di Confindustria Piemonte. "Sul tipo di reazione ci possono anche essere divisioni, ma la strategia deve essere europea, non italiana", analizza Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Liguria. E anche Lorenzo Delladio, presidente degli industriali trentini, condivide: "Chi vuole trattare per sé non è serio". Messaggio ribadito ieri dalla premier Meloni: "L'obiettivo resta rafforzare l'occidente nel suo complesso, lavorando in costante contatto con l'Ue. Tutti gli altri scenari sarebbero totalmente insensati". *(Roberto segue nell'inserto I)*

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



UCRAINA, SCENDE IN CAMPO MELANIA (E APRE GLI OCCHI A TRUMP SU KIEV)

Cesare a pagina 7

ECCO LA SINISTRA: PRONTI, VIA E LA SINDACA SALIS AUMENTA L'IMU



Borgia a pagina 12

RETORICA E CONTRADDIZIONI MA IL CAMPO LARGO PRENDE FORMA

Minzolini a pagina 15





LE PIZZERIE MIGLIORI D'ITALIA: CASERTA È PRIMA MILANO SECONDA

Cuomo a pagina 19

il Giornale

MERCOLEDÌ 16 LUGLIO 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 167 - 1.50 euro*-**

www.ilgiornale.it

l'editoriale

Perché la sinistra odia la Meloni

di **Ferdinando Adornato**

L'odio, purtroppo, fa parte da sempre della politica. E, nell'era dominata dai social, ha moltiplicato la propria pervasività. Il disprezzo per chi non la pensa come te (e la cattiveria del linguaggio) sono così diventate la colonna sonora delle relazioni pubbliche. Anche in Italia, dopo la fine dalla Prima Repubblica, l'invettiva ha spodestato qualsiasi ragionamento obiettivo. La conseguente guerra civile verbale tra destra e sinistra ha così trasformato il nostro sistema in una sorta di «bipolarismo bellico». Ultimo rilevante esempio è l'atteggiamento riservato dall'opposizione alla figura di Giorgia Meloni. Su ogni argomento, infatti, la sinistra ha quasi sempre scelto la strada della denigrazione personale. Da «presidente del coniglio» (Schlein) a «serva di Trump» (tutti) fino all'elegantissimo «statista della Garbatella» (Renzi) sembra quasi essersi aperta una gara a chi propone l'attacco più oltraggioso. Si dirà: non è una novità. Ogni volta che al governo va la destra la sinistra frequenta l'incubo di una presunta «svolta autoritaria» contro la quale opporsi con ogni mezzo. Anche a Silvio Berlusconi, del resto, fu riservata un'overdose di contumelie. Ma c'è una differenza. Per la sinistra, il (...)

segue a pagina 15

TROPPI RINVII

Il vero scandalo? Toghe in vacanza, giustizia lenta

di **Filippo Facci**

Poi la Magistratura non si lamenti né si stupisca se è diventata impopolare, se il famoso «senso comune» è ormai favorevole a riformarla: perché il banale e burocratico slittamento a settembre della sentenza per Ciro Grillo e amici (spiace non citarli) vale più di cento allarmi di attentati alla democrazia, più di risentiti comunicati corporativi, di allarmati strali da *talk show* e di pensosi seminari sulla separazione delle carriere.

Domanda: il celeberrimo (...)

segue a pagina 12



ARTISTA «DIVISIVO»

Terremoto cultura Bufera politica sull'uomo di Putin

Dopo lo scontro Giuli-Corriere, lite sull'invito in Italia di Gergiev

di **Angelo Allegri**

C'è un patto faustiano nella carriera di Valery Abisalovic Gergiev. E secondo i suoi critici, ovvero gli oppositori (...)

segue a pagina 5 con Franini e Malpica

L'INTERVISTA BLOCCATA

L'infame bavaglio al ministro

di Vittorio Feltri a pagina 2

IL GUARDASIGILLI E L'EMERGENZA CARCERI

Nordio: «Fuori diecimila detenuti»

In cella, ma possono fruire di misure alternative. Varata una task force

Luca Fazzo

La scelta di Carlo Nordio: 10mila detenuti possono avere misure alternative e lasciare il carcere. Il ministro della Giustizia ha creato una task force che sta già dialogando con la magistratura di sorveglianza e con i singoli istituti penitenziari per definire le posizioni dei detenuti.

a pagina 13

PROCESSO SANTANCHÈ

Visibilia, giudici contro i pm: capi d'accusa scritti male



Servizi a pagina 12

«CAMBIARE LE REGOLE»

L'Economist: modello Italia sui migranti

Felice Manti a pagina 14

BOOM DI ASCOLTI

La lezione di Gerry Scotti e il coraggio di cambiare

di **Alessandro Sallusti**

Seguire l'andamento degli ascolti televisivi è un buon metodo per capire gli umori del mondo reale, che non sempre coincidono con quelli raccontati da politici e commentatori presunti esperti di ogni ordine e grado. Per chi produce contenuti televisivi non è facile arrivare sull'obiettivo, coniugare qualità e interesse di un pubblico ormai assuefatto a tutto e distratto da un'offerta fin troppo ampia. Forse per questo pochi avevano scommesso su un successo tanto clamoroso per il ritorno su Canale 5 nella fascia d'ascolto più delicata e quindi pericolosa – il cosiddetto *access prime time* che va dalla fine dei tg alla partenza della prima serata – della «Ruota della fortuna», uno dei format più vecchi della tv generalista (in Italia esordì quarant'anni fa, nel 1994 il campione fu un giovanissimo Matteo Renzi) condotto dal presentatore credo più longevo della tv, il fantastico Gerry Scotti. Al suo esordio, l'altra sera, il programma - rivisitato e innovato rispetto al format tradizionale - ha sbaragliato tutti gli ascolti, anche quelli della prima serata, stravincendo con oltre due milioni di spettatori e il 20% di share. Complimenti (...)

segue a pagina 15

GIÙ LA MASCHERA

PARTIGIANI ORALI

di **Luigi Mascheroni**

Pensavamo di averla già archiviata. E invece.

La recente Maturità, anno scolastico di scarsa grazia 2024-25, passerà alle cronache per i casi di quegli studenti che, sempre con la sufficienza minima garantita, si sono rifiutati di sostenere la prova orale perché: 1) ritengono superato il sistema dei voti, troppo competitivo; 2) si sentono umiliati nel dover affrontare un'interrogazione con professori che li considerano solo numeri; 3) mancava qualcuno che tirasse fuori il fascismo.

E infatti è arrivato. Uno studente del liceo «Bagatta» di Desenzano, a pochi chilometri e troppi ricordi da Salò, ha rivelato a una radio locale di essersi rifiutato di sostenere la prova orale alla Maturità come «atto di dissidenza verso il governo di estrema destra».

Il ragazzo, un attivista del «Fronte della Gioventù Comunista», cosa che rimarrà finché non diventerà ricco, ha un futuro assicurato. Lui e i suoi compagni dissidenti - che si sono fatti una cultura sui propri post su Instagram - promettono bene come futura classe dirigente del Pd. Rivoluzionari accucciati nel loro narcisismo digitale che non hanno capito che non è l'esame che ti deve rendere maturo, sei tu che devi dimostrare di essere maturo per sostenere l'esame.

Domanda. Ma quando andranno a fare un colloquio di lavoro faranno scena muta finché non conoscono l'orientamento politico di chi li assume?

Vabbè. Questa è andata così così. Confidiamo nella prossima generazione. Studenti che parlino molto all'orale e facciano scena muta sui social.

SCARICA INTAXI APP!

L'APP NUMERO 1 IN ITALIA PER MUOVERSI IN TAXI

www.intaxi.it

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

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

1.006.000 Lettori (dati Audicom Sistema Audipress 2025/I)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 70 - Numero 167

QN Anno 26 - Numero 194

IL GIORNO

Speciale VIVERE LODI

MERCOLEDÌ 16 luglio 2025
1,60 Euro

Lombardia EDIZIONE ESTIVA +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CAMBI CASA D'ASTE

GARLASCO Caccia al Dna sconosciuto. I verbali dei primi soccorritori

Trenta nomi per Ignoto 3 «Niente contaminazioni»



G. Moroni e Zanette alle pagine 10 e 11

CAMBI CASA D'ASTE

Controdazi Ue dal 6 agosto Giorgetti: il 10% è la soglia

L'Europa pronta a misure per 21 miliardi. Obiettivo le Big tech. Trump: si discute, andrà bene
Il ministro dell'Economia: negoziare o sarà insostenibile. Coldiretti: colpo mortale all'agricoltura

Servizi e analisi di Giacomin da p. 2 a p. 5

La guerra in Europa

Kallas accusa: Mosca ha usato armi chimiche contro l'Ucraina



Colgan e Boni alle p. 6 e 7

Stallo in Puglia e Campania

Elezioni regionali, Giani strappa il via libera del Pd

Baldi a pagina 8



Il direttore d'orchestra Valery Gergiev

Stop al Maestro filo Putin

Il concerto di Valery Gergiev, 72enne direttore d'orchestra russo, il 27 luglio alla Reggia di Caserta, diventa un caso. Attacca la vedova di Navalny: è amico di Putin e suo sostenitore. Interviene il ministro della Cultura, Alessandro Giuli: «L'arte è libera e non può essere censurata. La propaganda però, è un'altra cosa». Gergiev è invitato dalla Regione Campania, inevitabile lo scontro con De Luca.

Panettiere a pagina 7

DALLE CITTÀ

ISEO Dal Grande Fratello all'Isola dei Famosi



Cristina Plevani regina di reality «Non temo più la mia felicità»

Guglielmetti a pagina 15

RESCALDINA L'omicidio di Carol Maltesi

«Ossessione per la mediocrità» Fontana pianificò il delitto

A. Gianni a pagina 17

PAVIA Al Ghislieri durante il semestre filtro

Neo iscritti a Medicina Stanze gratis nel Collegio

Marziani nelle Cronache

BRESCIA Il dramma colpisce il Poliambulanza

Ucciso a Gaza Le lacrime del fratello medico



Raspa nelle Cronache

Erba, resta irrisolto il mistero della rocker sparita in Veneto

Il giallo di Greta scomparsa due anni fa La Procura chiede di archiviare l'ex e l'amico

Magni a pagina 14

Incidente in Toscana, traffico in tilt sull'Autosole

Variante di valico, camion travolge auto in galleria: tre vittime Gravi una madre e la figlia

Mecarozzi a pagina 12



Battuto Vasco: 250mila biglietti

Beato Ultimo, primo dei concerti

Burigana a pagina 24





Domani l'ExtraTerrestre

ANIMALI Ogni anno in Italia migliaia di animali domestici, soprattutto cani e gatti, vengono abbandonati: l'80% muore. Crudeltà che cresce d'estate



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Fake news e politica; da Gaza alla Cisgiordania; Israele, sottomissione o bombe; India, suprematismo indù



Visioni

UMBRIA JAZZ Tra contaminazioni di generi e tentazioni dixieland, la nuova edizione del festival

Stefano Crippa pagina 14

quotidiano comunista

il manifesto

■ CON PECORE ELETTRICHE + EURO 2,50
■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 16 LUGLIO 2025 – ANNO LV – N° 167 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Xi Jinping applaude durante un incontro con i rappresentanti del mondo imprenditoriale internazionale presso la Grande Sala del Popolo a Pechino foto di Ng Han Guan/Ap

Xi Jinpil

La guerra commerciale mondiale e le guerre vere non bastano, cresce ancora il prodotto interno lordo della Cina: più 5,2 % l'anno. I dazi americani costano solo una frenata dello 0,2%. Pechino non si piega, e per ora neanche si spezza pagina 7

Dazi e riarmo

Il Sud globale e l'azzardo del tycoon

Alfonso Gianni

Da tempo eravamo convinti che la guerra non fosse più la prosecuzione della politica con altri mezzi, ma la sua sostituzione. Lo ha ribadito con brutalmente David Petraeus in una recente intervista. Eppure l'irruenta entrata in scena di Trump qualche novità la porta. La guerra commerciale iniziata dal tycoon, seppure con la tecnica dello *stop and go*, che già in quanto tale colpisce i poveri e i deboli, i lavoratori e i fragili ceti medi di ogni parte del mondo, si intreccia in modo ormai indistricabile con la guerra guerreggiata.

— *segue a pagina 11* —

I DRUSI DI SUWAIDA MASSACRATI DALLE FORZE DI DAMASCO

Siria, torna l'orrore settario

Esecuzioni sommarie, saccheggi, profanazioni dei luoghi di culto, umiliazione degli abitanti. E almeno 135 civili disarmati uccisi, secondo un conto delle vittime ancora incerto e destinato a salire. Scene di violenza inaudita quelle che arrivano dalla Siria, provincia meridionale di Suwaida. Dove l'offensiva brutale delle forze governative ha assunto connotati jihadisti contro una comunità considerata «infedele». Devastata la città di Suwaida. Uno degli episodi più scioccanti si è verificato nei pressi della rotatoria Al-Basha, dove tre fratelli - Fajr, Layth e Zaid Qardab - sono stati giustiziati davanti alla madre da una pattuglia militare. L'intellettuale Mazen Ezzi: «Ciò che li ferisce della città è la sua diversità, la sua vitalità, le sue libertà». In alcuni video circolati sui social, membri delle forze governative hanno proclamato apertamente lo sterminio della comunità drusa.

Intanto Israele ha rimarcato le sue posizioni sul territorio siriano sparando nei giorni scorsi sui tank di Damasco. Allo stesso tempo tratta con il regime di Ahmad Sharaa, già al Jolani, sponsor l'Arabia saudita. E Tel Aviv torna a colpire duramente anche il Libano in barba alla tregua siglata: 12 morti, tra cui 7 civili, nella Valle della Bekaa.

CAVALLO, GIORGIO A PAGINA 9

all'interno



Cultura

Giuli combina guai non va alle Camere come altri ministri

Al centro delle cronache di questi giorni, il titolare del Mic si nasconde dietro gli impegni. Mentre lo spettacolo è in agitazione e si accavallano le scadenze.

LUCIANA CIMINO
PAGINA 2

Giustizia

Nordio all'angolo, ma la maggioranza non lo abbandona

In arrivo il verdetto del Tribunale dei ministri sul caso Elmasry. Se non ci sarà una richiesta di archiviazione, la maggioranza dirà no all'autorizzazione a procedere.

ANDREA CARUGATI
PAGINA 3

Processo Visibilia

Slitta l'udienza, Santanchè sfida nemici e amici

Slitta al 16 settembre la prossima udienza del processo Visibilia che vede tra gli imputati la ministra Santanchè. Per i pm Gravina e Luzi c'è il rischio prescrizione.

MICHELE GAMBIRASI
PAGINA 2

MILANO

Sfratto a settembre Il Leoncavallo respira



Il Leoncavallo resterà in via Watteau fino al 9 settembre. Una notizia che solo fino a un mese fa sembrava impossibile, accolta ieri con un applauso dal presidio che, dalle nove del mattino, ha atteso l'arrivo dell'ufficiale giudiziario. Non una vittoria, ma una boccata d'ossigeno. **CEGNA A PAGINA 4**

ARMI ALL'UCRAINA

«Mirate a Mosca» Poi Trump smentisce



«Potreste colpire Mosca e San Pietroburgo?» per il *Financial Times* Trump l'ha chiesto a Zelensky (ieri ha smentito, «non stavo istigando»). Intanto il presidente ucraino ridisegna il governo a misura di Washington: premier la ministra Svirydenko (nella foto), che trattò la cessione dei minerali. **ANGIERI A PAGINA 6**

Sinistra ginepraio

Fuori dai contrasti, un programma contro la destra

Alfio Mastropaolo

Fino quando all'Italia toccherà ancora sopportare un governo che fa scempio delle istituzioni democratiche e ancor più del vivere civile? Dopotutto, la supremazia elettorale della maggioranza è fittizia e anche precaria.

— *segue a pagina 11* —

SPAGNA

Onda di raid razzisti, sotto accusa c'è Vox



Quarta notte di violenze a Torre Pacheco (Murcia), arrestato in Catalogna il capofila della rete suprematista "Deport them now" che istigava le spedizioni punitive. E la procura di Murcia apre un'inchiesta per istigazione all'odio razziale contro il presidente locale di Vox, José Angel Antelo. **SANTOPADRE A PAGINA 10**



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

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

eté
etesupermercati.it

IL MATTINO

Fondato nel 1892

€ 1,20 ANNO CXXXIII - N° 194 ITALIA

Mercoledì 16 Luglio 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

il mondo eté

etesupermercati.it

Tra talenti e risorse

Non solo Sinner: così l'Italia è diventata una potenza del tennis

di Fabrizio Galimberti

Sei mesi fa (vedi "Il Mattino" del 29 gennaio) all'indomani della vittoria di Jannik Sinner all'Australian Open in Melbourne, facemmo il punto sul tennis italiano: uno sport che va molto al di là della stella di Jannik. In effetti dimostrammo, cifre alla mano, che l'Italia era la prima potenza tennistica del terzo pianeta (e il quarto? Non risultano campi da tennis su Marte, malgrado l'abbondanza della terra rossa...).

Le cifre usate allora erano quelle fornite dalla ATP (Association of Tennis Professionals), che riportano i punteggi ottenuti – secondo una formula in realtà alquanto complicata – da tutti i tennisti professionisti del pianeta (terzo).

Continua a pag. 34



NAPOLI E LO SPORT/ Il patron azzurro invia il progetto al commissario Zes, individuata un'area a Poggioreale

IL PIANO DI DE LAURENTIIS PER IL NUOVO STADIO

Previsti 65mila posti a sedere Scatta la procedura della conferenza servizi

Luigi Roano

Stadio, mossa di DeLa: progetto per costruirlo a Poggioreale. Previsti 65mila posti, costo tra i 250 e i 300 milioni. Procedura sprint. In Cronaca

NAPOLI, -1 AL RITIRO. DOMANI LO SPECIALE, IN EDICOLA IL CAPPELLINO CON IL TRICOLORE

De Bruyne veste Diego: al raduno con la numero 10

di Bruno Majorano

Due numeri vicini. Due numeri che presi singolarmente non vogliono significare molto, ma che messi insieme vogliono significare tutto. L'1 e lo 0, che uniti fanno il 10. Sono lì appoggiati candidamente in un angolino della maglia blu scuro che Kevin De Bruyne indossa per la prima volta da quando è diventato un nuovo giocatore del Napoli. Ieri è stato il suo primo giorno di scuola a Castel Volturno, anche se non c'era il professore Antonio Conte. Ma è stato il vero impatto con il mondo Napoli, con quella che da qui ai prossimi tre anni sarà la sua nuova casa.

Continua a pag. 34

Arpaia a pag. 15





L'iniziativa

IL MATTINO A DIMARO CON L'AZZURRO SEMPRE IN TESTA

Servizio a pag. 15

L'editoriale

UN'ALTRA MANO NEL POKER MONDIALE

di Paolo Pombeni

Un'altra mano di poker. È difficile definire in modo diverso la nuova mossa di Donald Trump sulla questione ucraina. Mette insieme minacce a Putin, da cui si dichiara deluso, ma con cui al tempo stesso asserisce di non volere rompere, con la concessione di 50 giorni di tempo perché decida come chiudere la sua operazione militare speciale. In parallelo annuncia un invio massiccio di armi a Kiev, pur mettendone i costi in capo alla Nato (di cui peraltro gli Usa fanno parte...): vorrebbe essere un segnale chiaro che nei 50 giorni concessi allo zar di Mosca non è contemplato l'annientamento della statualità ucraina. Questo almeno se un minimo di razionalità si può cogliere nelle mosse della Casa Bianca, il che con l'attuale inquilino non è mai garantito.

Continua a pag. 35

Italia, il dividendo dello spread

▸La corsa dei fondi esteri all'acquisto dei Btp riduce il costo del debito e libera risorse per la manovra

Andrea Bassi a pag. 11

La scena hot decorava il pavimento di una camera da letto di una domus

Il mosaico degli amanti rubato dai nazisti restituito a Pompei

L'inviata a Pompei Maria Pirro a pag. 14



Bilancio lacrime e sangue

CONTI A RISCHIO DELLA FRANCIA TAGLIATE DUE FESTIVITÀ

Francesca Pierantozzi a pag. 6

Giorgetti avverte: insostenibili oltre il 10%

LA UE: SENZA INTESA CONTRODAZI DAL 6 AGOSTO

Ileana Sciarra a pag. 7. Il commento di Guido Boffo a pag. 35

La sfida di Manfredi «Bagnoli balneabile per la Coppa America»

Pane e Roano alle pagg. 2 e 3

Il racconto

QUEL SOGNO DI UNA VENEZIA NEL GOLFO

di Vittorio Del Tufo

C'è stato un tempo, verso la fine dell'800, in cui per Bagnoli - e l'area flegrea - si immaginava un destino che oggi, forse, è di nuovo a portata di mano. Era l'epoca d'oro dei sognatori, degli architetti visionari. Come Lamont Young, l'uomo che costruiva castelli, il quale immaginò che Bagnoli potesse diventare la Venezia del Golfo.

Continua alle pagg. 2 e 3

Regionali, il Pd apre a un'intesa larga con De Luca

Dario De Martino a pag. 9

Il concerto diventa un caso politico

Gergiev dirige alla Reggia Giuli: rischio propaganda De Luca: dialogare con tutti

De Martino a pag. 8





IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 16/07/25 ----
Time: 16/07/25 00:03

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 16/07/25-N:

Il Messaggero

€ 1,40* ANNO 147 - N° 194 ITALIA

Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE

Mercoledì 16 Luglio 2025 • B. V. del Carmelo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT



Il Monologo di Caino

Zingaretti porta in scena l'ultimo testo di Camilleri

Ippaso a pag.20



Fenomeno Jannik

«Sinner il più grande sportivo italiano?» I campioni sono divisi

Evangelisti nello Sport

La protesta-show

Marcia dei laziali in Campidoglio contro Lotito

Abbate e Faccini nello Sport



L'editoriale

LA FORZA CHE L'EUROPA DEVE TROVARE IN SÉ STESSA

Guido Boffo

Il conto alla rovescia in un mondo alla rovescia dice che mancano sedici giorni ai dazi orizzontali del 30% annunciati da Trump sulle importazioni Ue. Saranno sufficienti ad evitare il blocco dei rapporti commerciali con gli Stati Uniti e un danno stimato di 138 miliardi? La ragione propende per un'intesa: lo stop and go del presidente statunitense, gli annunci, i ripensamenti, le accelerazioni sarebbero una strategia per spuntare le migliori condizioni possibili. Ma secondo gli analisti nessun accordo è preferibile a un cattivo accordo, perché il primo potrebbe indurre Trump a riaprire i negoziati, dopo aver considerato le ripercussioni delle barriere sulla propria economia, mentre il secondo finirebbe nel congelatore, legando le mani all'Unione europea. Dunque, il pallino ce l'ha in mano Bruxelles e qui si vedrà la nobiltate e soprattutto l'abilità dei negoziatori di von der Leyen, la loro schiena dritta e il loro pragmatismo. Per adesso hanno subito le iniziative dell'alleato poco amichevole, costretti a inseguirlo nelle sue iniziative spiazzanti, e nei corridoi della burocrazia europea serpeggia il dubbio che non tutti i termini della trattativa vengano riferiti fedelmente alla Casa Bianca. Alla Ue non mancano le munizioni, dai dazi ritorsivi su una serie di prodotti iconici dell'American style, tra cui beni senz'altro sostituibili - jeans, bourbon e Harley Davidson - fino all'arma finale, che colpirebbe i servizi digitali. L'armageddon è stato soltanto minacciato, anche perché a differenza (...)

Continua a pag. 23

La Ue: senza accordo, controdazi dal 6 agosto

▶Trump: finirà bene Giorgetti: oltre il 10% sarebbe insostenibile

ROMA Dazi, la Ue: trattativa ad oltranza, anche oltre la deadline di Trump. Nel caso, controdazi dal 6 agosto. Il presidente Usa: stiamo trattando. Il ministro Giorgetti: andare troppo oltre il 10% sarebbe insostenibile.

Bechis, Evangelisti e Sciarra alle pag. 4 e 5

Alle famiglie con Isee entro 40mila euro

Bonus bebè, sbloccati i pagamenti In arrivo mille euro per ogni neonato

Giacomo Andreoli



Bonus bebè da 1.000 euro, scattano i pagamenti Inps. Si sblocca il contributo una tantum destinato ai nuovi nati dall'inizio dell'anno, per le famiglie con Isee entro 40mila euro.

A pag. 3

«Via Pasquetta e Giorno della Vittoria»

Francia in rosso, debito insostenibile E ora Macron vuole tagliare i festivi



PARIGI Francia a rischio default, bilancio lacrime e sangue. E a causa delle ristrette economiche, il premier Bayrou "elimina" due festività: il lunedì dell'Angelo e l'8 maggio, la vittoria contro i nazisti. Risparmi per 43,8 miliardi.

Pierantozzi a pag. 7

Stretta sui blitz della Finanza

▶Emendamento al dl Fiscale: ispezioni della Gdf in azienda solo se «adeguatamente motivate»

▶Un ddl della Lega introduce il diritto per tutti ad avere un conto corrente bancario

ROMA Stop ai blitz in azienda. Emendamento al dl Fiscale: ispezioni della Gdf solo se «adeguatamente motivate».

Pira a pag. 2

Sold out 250mila biglietti per il concerto 2026: battuto il record di Vasco



Ultimo, come lui nessuno mai

Ultimo a Roma nel concerto dell'Olimpico di qualche giorno fa

Marzi a pag. 20

Strappo sul 41bis «Il boss può vedere la nuova fidanzata»

▶La Cassazione: non si può vietare l'incontro con la donna conosciuta per via epistolare

Michela Allegri

Una corrispondenza durata 17 anni, un rapporto che, parola dopo parola, si è trasformato in una vera e propria storia d'amore tra una donna e un boss di Cosa Nostra, detenuto in regime di 41 bis. Ora la Cassazione ha stabilito che i due si potranno incontrare.

A pag. 11

Di Corrado a pag. 11

Orrore a Milano

Rapita e stuprata per 12 ore dall'ex Poi riesce a fuggire

MILANO Sequestrata 12 ore dall'ex. «Dopo lo stupro ha dormito e ho potuto chiedere aiuto».

Zaniboni a pag. 12

Non risponde al gip



Kaufmann in cella «Ho cambiato nome per avere più lavoro»

Camilla Mozzetti e Federica Pozzi

«Ho cambiato nome nel 2017 per lavorare». Così Kaufmann al giudice.

A pag. 13



Il Segno di LUCA

BILANCIA, IN PRIMA FILA I SENTIMENTI

La Luna è entrata stanotte nel tuo segno complementare, dove oggi si trova in congiunzione con Saturno e Nettuno, entrambi retrogradi. Mentre cerchi di dipanare i tanti pensieri relativi alle decisioni prese nel passato rispetto alle relazioni più importanti, la configurazione odierna ti chiarisce alcune cose, ribadendo l'importanza dei sentimenti e dell'amore, che non possono essere né giusti né sbagliati.

MANTRA DEL GIORNO
Più ho controllo e meno ho equilibrio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 23

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

-TRX 11:15/07/25 22:24-NOTE:

1.006.000 Lettori (dati Audicom Sistema Audipress 2025/I)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 140 - Numero 167

QN Anno 26 - Numero 194

il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 16 luglio 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CAMBI
CASA D'ASTE

ANCONA Una vicenda surreale

Il sentiero del Conero abusivo e pericoloso che non si può chiudere



Curzi a pagina 15

MACERATA Timori per l'indotto

Senza pioggia addio fioritura a Castelluccio

Gentili a pagina 14

CAMBI
CASA D'ASTE

Controdazi Ue dal 6 agosto Giorgetti: il 10% è la soglia

L'Europa pronta a misure per 21 miliardi. Obiettivo le Big tech. Trump: si discute, andrà bene
Il ministro dell'Economia: negoziare o sarà insostenibile. Coldiretti: colpo mortale all'agricoltura

Servizi e analisi di Giacomin da p. 2 a p. 5

La guerra in Europa

Kallas accusa: Mosca ha usato armi chimiche contro l'Ucraina



Colgan e Boni alle p. 6 e 7

Stallo in Puglia e Campania

Elezioni regionali, Giani strappa il via libera del Pd

Baldi a pagina 8



Il direttore d'orchestra Valery Gergiev

Stop al Maestro filo Putin

Il concerto di Valery Gergiev, 72enne direttore d'orchestra russo, il 27 luglio alla Reggia di Caserta, diventa un caso. Attacca la vedova di Navalny: è amico di Putin e suo sostenitore. Interviene il ministro della Cultura, Alessandro Giuli: «L'arte è libera e non può essere censurata. La propaganda però, è un'altra cosa». Gergiev è invitato dalla Regione Campania, inevitabile lo scontro con De Luca.

Panettiere a pagina 7

DALLE CITTÀ

IL LIBRO Nicola Bianchi indaga la grande cronaca



Quelle otto ferite aperte, crimini e orrori di Bologna

Servizi a pagina 25

BOLOGNA Dopo il primo della Lega

Alberi nelle piazze del centro Un altro esposto di FdI

Moroni a pagina 15 e in Cronaca

BOLOGNA Il trentenne è all'ospedale

Uomo ferito a coltellate nel parcheggio del Gran Reno

Pederzini in Cronaca

IMOLA Interventi eseguiti in nidi e materne

Caldo negli asili, Comune in campo «Tre gradi in meno tra i banchi»



Agnessi in Cronaca

Le indagini, i soccorritori escludono contaminazioni

I misteri di Garlasco, caccia a Ignoto 3 Il Dna maschile sarà comparato con 30 persone

G. Moroni e Zanette alle p. 10 e 11

Incidente in Toscana, traffico in tilt sull'Autosole

Variante di valico, camion travolge auto in galleria: tre vittime Gravi una madre e la figlia

Mecarozzi a pagina 12



Battuto Vasco: 250mila biglietti

Beato Ultimo, primo dei concerti

Burigana a pagina 24



GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E VENDIAMO PREZIOSI
351 8707 844
WWW.GOLDINVESTBRERA.IT

MERCOLEDÌ 16 LUGLIO 2025

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,90 € con Tuttosportini Liguria (1,50 € con Tuttosport ad AT, AL, CN; 1,50 € nel resto d'Italia) - Anno CXXXIX - NUMERO 167. COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST - GR.50 - BLUE MEDIAS S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E VENDIAMO PREZIOSI
Corso Buenos Aires, 98
GENOVA
WWW.GOLDINVESTBRERA.IT

LA CITTÀ E LE FABBRICHE

L'ANIMA DI GENOVA VIVE A PONENTE: OGGI PIÙ CHE MAI

ALBERTO QUARATI

L'ex Ilva, l'Ansaldo, la Fincantieri, il porto. Le fabbriche che sopravvivono, lo spazio che manca. Le nuove iniziative, il traffico, lo vergogna del Ponte Morandi, le curve sulla Serravalle, gli Erzelli dove c'erano i container, l'aeroporto raggiungibile in scooter (le volte che costa meno di una partenza da Milano). Ma anche il silenzio dove finisce la città, le voci dal bar sotto casa, i campetti da calcio, le botteghe, le trattorie, tante pasticcerie, troppi centri commerciali. Le feste d'estate, i circoli, la Soms e la parrocchia, gli anziani, il disagio e l'integrazione. I droni volanti dell'Iit, la grigliata nel cortile a fianco.

Puristi tappatevi le orecchie, l'anima di questa città è a Ponente.

Mentre altri quartieri ingrassavano o degradavano, qui si lottava: con la più violenta colonizzazione industriale del Nord Italia, la speculazione edilizia, l'abbandono. Oggi è più che mai il motore della città, e le partite aperte sono moltissime. Tra le più grandi, il tema dell'acciaio a Cornigliano, con la necessità di produrre, rispettando l'ambiente. O sullo sfondo la Fincantieri a Sestri: il gruppo di Stato vuole realizzare il bacino per fare le navi più grandi mai costruite in Italia. Proprio nella fabbrica che quindici anni fa voleva chiudere. Non lo ha fatto perché Sestri ha lottato contro quell'ennesimo abuso. Oggi l'estensione a mare del cantiere richiede una revisione degli spazi tra lo stabilimento e la città, va cambiata la curvatura della ferrovia: è un lavoro complesso. La partita dovrà essere gestita: il cantiere attirerà nuove competenze progettuali e dirigenziali, occasioni di crescita e formazione. Ma il quasi raddoppio della forza lavoro significherà agire d'anticipo nel terreno complesso delle politiche di integrazione, visto che gran parte degli operai oggi sono extra-comunitari. Le altre sfide si chiamano aeroporto, logistica, polo hi-tech, rete urbana dei trasporti.

Il futuro deve essere bello e scintillante, come vorremmo immaginarci la nuova Ilva: non può essere un'idea calata dall'alto, imposta senza tenere conto della salute e delle esigenze dei genovesi. E la ruggine, quella no, non è proprio più un'opzione accettabile. Per Comune, Regione ed enti, la partita della credibilità si gioca quasi tutta qui.—

NIENTE RAZZI TOMAHAWK A LUNGO RAGGIO ALL'UCRAINA. ACCUSA DELLA UE A MOSCA: «STA USANDO ARMI CHIMICHE»

Missili a Kiev, Trump frena

«Zelensky non dovrebbe colpire Mosca»: Donald Trump smentisce indirettamente il Financial Times e anche le indiscrezioni di altri media secondo cui sarebbe pronto a fornire armi a lungo raggio a Kiev, a partire dai missili Tomahawk. «Per ora non le sto valutando».

Intanto l'Unione europea denuncia il crescente uso di armi chimiche da parte dei russi in Ucraina: «Questi attacchi si stanno intensificando», ha accusato l'alto rappresentante per la politica estera, Kaja Kallas.

CLAUDIO SALVALAGGIO / PAGINA 4



LA SFIDA GLOBALE

Dazi, partita aperta Europa e Stati Uniti tornano a trattare

Dazi, Trump riapre la partita con l'Europa. Le tariffe al 30% restano sul tavolo «ma stiamo discutendo perché – è stata l'assicurazione del tycoon – adesso l'Europa ci sta trattando bene».

VALENTINA BRINI / PAGINA 7

LA DECISIONE SU TARANTO SLITTA A FINE MESE. LA FIOM: «RENDERE AUTONOMI GLI STABILIMENTI EX ILVA DEL NORD»

Forno elettrico a Genova arrivano le prime aperture

Salis: «Priorità al lavoro di qualità ma non a qualunque condizione»

Pur tra cautele e distinguo l'ipotesi del forno elettrico per rilanciare la produzione nello stabilimento ex Ilva di Cornigliano inizia a farsi strada. Convinta della necessità di tornare alla produzione a caldo è la Fiom: «Crediamo sia giunto il momento di rendere autonomi da Taranto gli stabilimenti del nord». Pronta al confronto la sindaca Silvia Salis: «Priorità al lavoro di qualità ma non a qualsiasi condizione».

GILDA FERRARI E ALESSANDRA ROSSI / PAGINE 2 E 3

ROLLI



I DISAGI PER I CANTIERI

Treni Genova-Milano rimborsi ai pendolari

Un mese gratuito per la carta Tuttotreno, oltre centomila posti in Economy e Super economy, rimborso del 25% per gli abbonati ad agosto. Sono le compensazioni per i disagi dovuti ai lavori sulla linea Genova-Milano.

EMANUELE ROSSI / PAGINA 17

RICEVUTI A PALAZZO CHIGI I TRE SOCCORRITORI CHE HANNO RITROVATO IL BIMBO SCOMPARSO A VENTIMIGLIA



Meloni ai volontari: «Il vostro gesto ha commosso tutti»

I tre volontari della Protezione civile che domenica mattina hanno salvato il piccolo che si era perso venerdì sera a Ventimiglia, sono stati ricevuti a Palazzo Chigi dalla premier Giorgia Meloni. Che ha scrittto: «Un gesto che ha toccato il cuore di tutti noi e che rappresenta il valore di chi sceglie di mettersi al servizio degli altri».

ALBERTO PONTE / PAGINA 8

AUTUNNO IN TV



Rai punta su Blanca Canale 5 risponde con i Cesaroni

Tiziana Leone / PAGINA 30

L'autunno della Rai punta sulla terza stagione della ligure "Blanca", sul Commissario Montalbano e su "Sandokan". Mediaset risponde con il ritorno dei "Cesaroni", la fiction di Canale 5 che ritroverà Claudio Amendola.

IL REPORTAGE



Le isole Svalbard dove la guerra è ancora fredda

MARCO PESCHIERA / PAGINA 33

C'è un po' di guerra anche nelle ultime terre del pianeta, ma in tutti i sensi è ancora guerra fredda. Alle isole Svalbard trovi il busto di Lenin più a Nord del mondo, di fronte al formidabile ghiacciaio Nordenskjoldbreen, mille chilometri oltre Capo Nord.

PEFC



BUONGIORNO

Intrisi di vodka

MATTIA FELTRI

Mi chiede un amico – vecchio amico, uomo serio – di firmare un appello per impedire a Valerij Gergiev di esibirsi alla Reggia di Caserta il 27 di luglio. Come Milan Kundera non firmo appelli, gli rispondo. È l'unica cosa che ho in comune con Milan Kundera: mi spiacerebbe buttarla via. Ci scherzo sopra ma, in realtà, non sono d'accordo nemmeno con l'idea di tirare giù dal palco quello che considero il più bravo direttore d'orchestra del mondo, e nonostante le dettagliate accuse di Julija Navalnaja, la vedova di Aleksej Navalny. Gergiev è stretto amico di Putin, ne ha sostenuto ogni più illustre mascalzonata, ne ha ricavato privilegi e dilaganti denari: è vero, è risaputo. Non so se qui in Italia altri si siano riempiti le tasche coi soldi del Cremlino, ma so che la mattina sui giornali e la sera nei talk show c'è sempre chi abbraccia e diffonde la propaganda putiniana, con sperpero di menzogne. Loro sì, possono, e Gergiev non può, sebbene il suo mestiere sia un altro, e nel suo mestiere sia impareggiabile. E intanto il presidente della Campania, Vincenzo De Luca, va su Instagram a sostenere, in un flusso di interpretazioni storiche intrise di vodka, che l'Ucraina "non è un paese come dire esterno, è dentro la vita e la storia della Russia da mille anni". L'Ucraina non esiste, intende. L'Ucraina è russa. E con questi fior di analisti, il problema è Gergiev? Uno che fra un secolo sarà sui libri di storia per Čajkovskij, non per Putin? Chiudo con una notizia: l'Italia nel 2024 è stato il paese europeo che ha importato più gas russo (dati Ember). Però i direttori d'orchestra li fermiamo alla frontiera. Che spina dorsale.



Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 3* in Italia — Mercoledì 16 Luglio 2025 — Anno 161°, Numero 194 — ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Domani con Il Sole
Fisco e imprese, guida completa alle novità sul trattamento di perdite e ricavi

La gestione fiscale dopo i decreti Mef del 27 giugno. Spazio anche alla chance di affrancamento delle riserve in sospensione d'imposta.
—*a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano*



FTSE MIB 39921,25 -0,66% | SPREAD BUND 10Y 88,90 +0,10 | SOLE24ESG MORN. 1436,09 -0,42% | SOLE40 MORN. 1490,20 -0,69% Indici & Numeri → p. 33 a 37

Fisco, in azienda blitz solo motivati

Decreto fiscale

Pronti gli emendamenti: Gdf ed Entrate devono giustificare in concreto gli accessi

Rottamazione delle cartelle: per l'addio alle liti pendenti basta il primo pagamento

Stop al blitz in azienda di Guardia di Finanza e agenzia delle Entrate se non motivati. Addio alle liti su cartelle per cui è stata pagata la prima o unica rata della rottamazione quater. Un allentamento parziale dei vincoli di accesso al regime forfettario per chi detiene partecipazioni in società di persone. Sono i principali emendamenti al decreto fiscale presentati dal relatore Vito De Palma (Forza Italia) su cui è atteso oggi il voto della commissione Finanze della Camera.
Mobili e Parente —*a pag. 3*

RIFORMA TRIBUTARIA

Contraddittorio e schema d'atto, difesa in salita per il contribuente che chiede copia dei documenti

Ambrosi e Iorio —*a pag. 30*

Sostenibilità del debito Usa: l'allarme delle banche centrali

Trump e i mercati

Sondaggio Ubs: il 47% degli intervistati non esclude una ristrutturazione

Quasi un banchiere centrale su due (il 47%) ritiene possibile uno scenario di ristrutturazione del debito pubblico americano che avrebbe gravi ripercussioni nel mondo. È uno dei risultati della 31ª edizione della UBS Asset Management's Reserve Manager Survey, l'indagine che raccoglie le opinioni di 40 banche centrali a livello globale. **Isabella Bufacchi** —*a pag. 25*

2,7%
A GIUGNO
L'inflazione Usa su base annua sopra al 2,4% di maggio

STATI UNITI

L'inflazione Usa accelera a giugno Primi effetti dei dazi di Trump

Marco Valsania —*a pag. 4*



Jensen Huang. Presidente e Ceo di Nvidia

HI TECH

Nvidia torna a vendere chip in Cina e il titolo corre in Borsa

Monica D'Ascenzo —*a pag. 27*

Dal tech alla finanza, l'America incassa 148 miliardi dall'Europa

Il surplus nei servizi

Disavanzo commerciale Usa in realtà è di 50 miliardi, il 3% dell'interscambio con la Ue

Il surplus degli Stati Uniti a fronte della Ue nei servizi, trainato dai colossi dell'alta finanza e della tecnologia, è una cassaforte da 148 miliardi l'anno che aiuta le performance delle grandi aziende americane, portando il disavanzo commerciale complessivo Usa a 50 miliardi di euro, meno di 3% dell'interscambio bilaterale. **Marco Valsania** —*a pag. 6*

RECOVERY

Comuni digitali, avviati con il Pnrr 54mila progetti

Manuela Perrone —*a pag. 2*

MILANO-CORTINA 2026

Trampolini e stadio, il Trentino è pronto per i Giochi olimpici

Marco Alfieri —*a pag. 19*



Opera strategica. I nuovi trampolini olimpici di Predazzo, appena inaugurati in vista dei Giochi invernali Milano-Cortina del 2026

LAVORO

Volano i contratti di produttività, il 49% sono nelle piccole imprese

Claudio Tucci —*a pag. 3*



Padre Paolo Benanti. Teologo

ETICA DI FRONTIERA

FURTI DI RAME, VOGLIA DI INNOVAZIONE E GIUSTIZIA SOCIALE

di **Paolo Benanti** —*a pagina 14*



PANORAMA

MEDIO ORIENTE

Israele, 93 morti a Gaza e raid in Siria Governatore Jenin: «Con Hamas nessun rapporto»

Le forze israeliane hanno sferrato diversi raid su Libano e Siria. Intanto è salito ad almeno 93 il numero dei morti palestinesi nei bombardamenti su Gaza *(nella foto)*. La Ue monitorerà la consegna degli aiuti nella Striscia. Intervista al governatore di Jenin (Cisgiordania): «Con Hamas nessun rapporto». —*a pagina 10*





Parlamentare europea. Letizia Moratti

L'INTERVISTA

Moratti: sui dazi la Ue negozi fino all'ultimo

Lello Naso —*a pag. 12*



Confindustria Lombardia. Giuseppe Pasini

TERRITORI

NON TOCCARE I FONDI DI COESIONE

di **Giuseppe Pasini** —*a pagina 12*

CONFINDUSTRIA

Economia del mare: serve strategia di sistema

L'economia del mare è un settore strategico con un valore di 216,7 miliardi rispetto ai 178,3 del 2024. E rappresenta l'11,3% del Pil nazionale. Lo segnala uno studio di Confindustria. —*a pagina 7*

Lavoro 24

Occupazione
Stipendi e smart, assicurazioni al top

Cristina Casadei —*a pag. 22*

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



SOLD OUT IL CONCERTO DEL 2026

Arriva l'Ultimo Re di Roma
In 250 mila per lo show alla Vela

Guadalaxara a pagina 23



IL CASO

Ciampino, la battaglia dei jet privati
Ricorso al Tar contro gli aumenti

a pagina 19

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Beata Maria Vergine del Monte Carmelo | Mercoledì 16 luglio 2025 | DIRETTO DA TOMMASO CERNO | Anno LXXXI - Numero 194 - € 1,20* | ISSN 0391-6990 www.iltempo.it

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream



Forza Nordio Giustizia è (quasi) fatta

DI TOMMASO CERNO

Rimanderei in Libia dieci Almasri all'anno per portare a casa la riforma della giustizia. E la cancellazione delle correnti politiche del Csm, la vera novità che spaventa le toghe rosse, perché toglie ai magistrati la possibilità di decidere chi e quando occuperà il posto che serve a qualcuno, non a caso è stata la scintilla che ha provato a rinfocolare la polemica sul libico che fortunatamente se n'è tornato a casa sua. Tralascio la banalità del male, e cioè che da più di un decennio i flussi di immigrati portati verso l'Europa da interessi miliardari di criminali organizzati passano attraverso quel Paese devastato e diviso che li usa come merce di scambio. L'ha fatto con tutti i governi, centrosinistra in testa, ma almeno con questo stanno diminuendo, mentre con gli altri aumentavano. Non perché Gentiloni o Letta non avessero abbastanza pelo sullo stomaco per trattare con Tripoli e Bengasi, ma perché negli anni d'oro del Pd al governo (tranne l'eccezione Minniti) l'obiettivo era riempirci di immigrati illegali perché valevano 5 miliardi all'anno. Quindi forza Nordio, avanti con la riforma.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

DI TOMMASO MANNI

Coldiretti contro la tecno Europa Stop al piano anti agricoltura

a pagina 12

ONOREVOLI IN PENSIONE

Cicciolina e la carica dei 901

Ecco l'elenco degli ex parlamentari che vogliono il vitalizio
Predicano tagli ma poi chiedono più soldi. E l'80% è di sinistra
L'ex pornostar: «Li conosco i moralisti che dormono con le mie foto sul letto»

DI EDOARDO SIRIGNANO
alle pagine 2 e 3



DI LUIGI TIVELLI

Da Ernesto Rossi all'Ilona nazionale «Cencellicrazia» in salsa rossa

a pagina 2

GIUSTIZIA

Doppio Csm e sorteggio dei giudici Riforma epocale

Adelai a pagina 6

Il Tempo di Oshø

Trump-Putin, c'eravamo tanto amati E ora si avvicina lo scontro finale



Riccardi a pagina 8

DI LUCIO MARTINO

La strategia Ue Non far arrabbiare il Trump europeista

a pagina 8

DI ALESSANDRO USAI

Perché i mercati saranno un freno ai dazi di Donald

a pagina 9

LA SFIDA USA-UE

Meloni: «Niente guerra sui dazi» Tajani vede Rubio «Identità di vedute»



La linea Meloni sui dazi non cambia: accordo entro il primo agosto. Tajani negli Usa vede Rubio.

Frasca a pagina 9

PARLA IL GOVERNATORE ACQUAROLI

«Sanità, turismo e ricostruzione Più Marche in Europa Ricci? Non mi interessa»



Sanità, fondi Ue e ricostruzione. Il governatore delle Marche, Acquaroli, punta al bis. E non teme lo sfidante Ricci.

De Leo a pagina 5

IL PONTEFICE ALLA PARTITA DEL CUORE

Videomessaggio a sorpresa di Papa Leone «In tempo di guerre l'incontro tra le persone è la sfida più grande da affrontare»

Spuntoni a pagina 11

I DEM E IL CASO TOSCANA

Giani tira dritto e prepara la squadra Ma Elly non ci sta e gli vuole imporre come vice il sindaco anti ebrei

Rosati a pagina 4



ACQUA CAPITALE

Da Villa Sciarra al Pantheon il sindaco inaugura 14 strutture, intanto prosegue la moria delle piante

Gualtieri sguazza tra ninfei e fontanoni Ma il Municipio lo bacchetta: alberi secchi



Oroscopo
Le stelle di
Branko

a pagina 30

Continua la moria di alberi secchi a Roma e, se il Comune fa orecchie da mercante, il Municipio I approva un atto in cui lamenta il «danno d'immagine». Eppure nella Capitale l'acqua non manca: inaugurate 14 fontane in 8 mesi.

Buzzelli e Zanchi alle pagine 16 e 17

L'AVVOCATO DE RENSIS

«Stasi spera ancora che si arrivi alla verità sulla morte di Chiara Poggi»

Cavallaro a pagina 11



Mercoledì 16 Luglio 2025
Nuova serie - Anno 34 - Numero 166 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

Estremisti ebrei stanno cacciando con la forza cristiani residenti in Cisgiordania da 2.000 anni

Franco Adriano a pag. 2

ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

Gdf, stop ai blitz in azienda

Nei verbali di accesso e negli atti autorizzativi delle verifiche fiscali vanno indicate espressamente e in modo chiaro le circostanze e le condizioni che le giustificano

Stop agli accessi della Guardia di finanza in azienda senza motivazione. Nei verbali di accesso e negli atti autorizzativi delle verifiche fiscali dovranno essere indicate espressamente e in modo inequivocabile le circostanze e le condizioni che giustificano il medesimo accesso. È quanto prevede un emendamento al decreto fiscale (dl 84/2025) del relatore del provvedimento Vito De Palma depositato ieri in commissione finanze.

Poggiani e Bartelli a pag. 25

GARANTE PRIVACY

Incassi da sanzioni triplicati; telemarketing selvaggio in aumento; attacchi informatici senza tregua

Ciccia a pag. 23

PNRR Istruzioni per l'uso

a pag. 29

ASCOLTI RECORD

Wimbledon, Sky con Sinner ha fatto il 40% di share

Plazzotta a pag. 15

Torlizzi: Trump con la sua politica della clava vuole staccare l'Europa dalla Cina



L'obiettivo immediato è ridurre i dazi Usa, ma in realtà l'Europa, osserva Giancludio Torlizzi, fondatore di T-Commodity, è chiamata a rispondere a una domanda molto più importante. Gli americani vogliono una scelta di campo che escluda la Cina, una richiesta di fronte alla quale la Ue resta titubante perché, negli anni, gli Stati Uniti si sono dimostrati sempre meno affidabili come partner. Le alternative, però, sarebbero un abbraccio mortale con Pechino o sposare la tesi dell'autonomia strategica europea, molto difficile da concretizzare. Intanto, la spirale dei dazi ha innescato una corsa alle materie prime tra Usa e Cina che l'Europa rischia di pagare cara.

Rossetti pag. 4

DIRITTO & ROVESCIO

Il tribunale di Milano lunedì ha disposto l'amministrazione giudiziaria nei confronti di Loro Piana, brand del lusso controllato dal gruppo Lvmh. La misura è stata richiesta dal Pm ***Paolo Storari*** *sulla base dell'art. 34 del codice antimafia: l'imputazione è quella di sfruttamento del lavoro, in quanto Loro Piana "non avrebbe messo in atto misure idonee alla verifica delle reali condizioni di lavoro delle aziende appaltatrici". Un'accusa simile era già stata rivolta da Storari contro Armani, Dior, Valentino Bags Lab, Dhl, Carrefour, Esselunga, Gls, Uber, Sicuritalia, Lidl, Amazon, Fed Ex e altre aziende. La tesi di fondo è che l'imprenditore era tenuto a verificare le condizioni di lavoro presso appaltatori e subappaltatori (!). Ma la responsabilità penale non era personale? Con questi chiari di luna si capisce perché non ci sia la fila degli imprenditori stranieri per investire in Italia.*



1.006.000 Lettori (dati Audicom Sistema Audipress 2025/I)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 167 - Numero 194

QN Anno 26 - Numero 194

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 16 luglio 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CAMBI
CASA D'ASTE

TOSCANA Nuova figura nella nostra sanità

Pronto soccorso, arriva il facilitatore Antidoto anti violenze



Ulivelli a pagina **14**

TOSCANA Tanti nodi irrisolti

Tremila prof in più a scuola Ma non bastano

Gullè a pagina **15**

CAMBI
CASA D'ASTE

Controdazi Ue dal 6 agosto Giorgetti: il 10% è la soglia

L'Europa pronta a misure per 21 miliardi. Obiettivo le Big tech. Trump: si discute, andrà bene
Il ministro dell'Economia: negoziare o sarà insostenibile. Coldiretti: colpo mortale all'agricoltura

Servizi e analisi di **Giacomin** da p. **2** a p. **5**

La guerra in Europa

Kallas accusa: Mosca ha usato armi chimiche contro l'Ucraina



Colgan e **Boni** alle p. **6** e **7**

Stallo in Puglia e Campania

Elezioni regionali, Giani strappa il via libera del Pd

Baldi a pagina **8**


Il direttore d'orchestra Valery Gergiev

Stop al Maestro filo Putin

Il concerto di Valery Gergiev, 72enne direttore d'orchestra russo, il 27 luglio alla Reggia di Caserta, diventa un caso. Attacca la vedova di Navalny: è amico di Putin e suo sostenitore. Interviene il ministro della Cultura, Alessandro Giuli: «L'arte è libera e non può essere censurata. La propaganda però, è un'altra cosa». Gergiev è invitato dalla Regione Campania, inevitabile lo scontro con De Luca.

Panettiere a pagina **7**

DALLE CITTÀ

FIORENTINA La notizia più attesa dai tifosi



La clausola per Kean è scaduta: e lui rinnova

Servizi nel **Qs**

CASTELFIORENTINO In centro città

Aggredisce ragazzo dandogli una testata

Servizio in **Cronaca**

FUCECCHIO Vertice in Prefettura

Sicurezza alle Cerbaie Progetto da 800mila euro

Servizio in **Cronaca**

EMPOLI La protesta degli operatori

Mancano i distributori dell'acqua alla CdS



Puccioni in **Cronaca**

Le indagini, i soccorritori escludono contaminazioni

I misteri di Garlasco, caccia a Ignoto 3 Il Dna maschile sarà comparato con 30 persone

G. Moroni e **Zanette** alle p. **10** e **11**

Incidente in Toscana, traffico in tilt sull'Autosole

Variante di valico, camion travolge auto in galleria: tre vittime Gravi una madre e la figlia

Mecarozzi a pagina **12**



Battuto Vasco: 250mila biglietti

Beato Ultimo, primo dei concerti

Burigana a pagina **24**



Barbour

la Repubblica

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

Barbour



R moda
Dolce & Gabbana sfila tra le bellezze di Roma
di SERENA TIBALDI
a pagina 27



R cultura
Mosaico rubato nel '44 l'eros torna a Pompei
di ANTONIO FERRARA
a pagina 35

Mercoledì
16 luglio 2025
Anno 50 – N° 167

In Italia € 1,90

Il balletto di Trump sulle armi

Il presidente a Zelensky: "Colpire Mosca"
Poi frena: no a invio dei missili a lungo raggio
L'Europa: attacchi chimici in Ucraina

«Puoi bombardare Mosca?», chiede Donald Trump a Volodymyr Zelensky. Poi la Casa Bianca corregge il tiro: «Era solo una domanda». E nega che gli Stati Uniti invieranno missili Tomahawk a lungo raggio all'Ucraina. Intanto l'Alta rappresentante Ue per la politica estera, Kaja Kallas, denuncia massicci attacchi russi con «armi chimiche» contro le truppe ucraine.
di CASTELLETTI, DE CICCO, DI FEO, MASTROLILLI, MODOLO, OCCORSIO *e* TONACCI da pagina 2 a pagina 5

Trattativa no stop tra Usa e Ue controdazi pronti dal 6 agosto

di AMATO, DASSÙ, FRASCHILLA, GINORI *e* SANTELLI
alle pagine 8, 9 e 11

Gergiev a Caserta è un caso Giuli: allarme propaganda

«L'arte non può essere censurata. Ma la propaganda è un'altra cosa», ha detto Alessandro Giuli sul caso del direttore d'orchestra Valerij Gergiev. Il concerto del consigliere di Putin alla Reggia di Caserta, contro cui Julija Navalnaja aveva lanciato un appello su *Repubblica*, per il ministro della Cultura rischia di essere «controverso». Contrario Vannacci: «Razzismo culturale».
di CASTELLETTI, DEL PORTO *e* DI PERI alle pagine 6 e 7



LA STORIA
di GIULIANO FOSCHINI

Regeni e Trentini la forza di due mamme

a pagina 22

Sofri, Violante e il dovere della verità

di EZIO MAURO

Conoscere una prova decisiva degli autori e dei mandanti di un omicidio e mantenere questa informazione riservata lungo tre decenni per coprire la fonte è un'evidente sproporzione difficile da reggere e da spiegare. Soprattutto se si tratta dell'assassinio del commissario Luigi Calabresi, un delitto politico che ancora pesa, oltre che sulla famiglia, sulla coscienza della Repubblica, anche a distanza di 53 anni e dopo la sentenza definitiva che ha riconosciuto Bompressi e Marino come esecutori e Sofri e Pietrostefani – tutti di Lotta Continua – come mandanti. La sproporzione diventa ancora più forte proprio quando esce dal travagliato iter giudiziario e prende la forma di un rendiconto davanti alla pubblica opinione, che vuole conoscere e capire. E infine lo squilibrio tra il vincolo del segreto e il dovere della verità si rivela insostenibile se il contrasto riguarda un esponente politico, con un evidente dovere di lealtà alla democrazia che supera ogni vincolo di lealtà privata e confidenziale.
In una lettera a Francesco Merlo, Adriano Sofri ha chiesto a Luciano Violante di chiarire il mistero mai svelato in 32 anni della "fonte" che nel 1993 lo confermò nella sua persuasione di colpevolezza del leader di Lotta Continua.
continua a pagina 13



L'ipocrisia del decreto sui flussi

LE IDEE
di TITO BOERI

C'è una narrativa tanto diffusa quanto fuorviante che domina il confronto pubblico nel nostro paese. Si racconta che i governi di centro-sinistra aprono incondizionatamente le frontiere agli immigrati, mentre i governi di centro-destra contengono o addirittura azzerano i flussi migratori. Niente di più falso.
a pagina 13

"La moglie di un politico salta la fila con la scorta"


Il video di Zingaretti a Fiumicino

Fiumicino, video denuncia di Luca Zingaretti
Il ministro Urso si difende
"La accompagnavo io non me ne sono accorto"

La scorta utilizzata come saltafila all'aeroporto di Fiumicino. Il caso denunciato sui social da Luca Zingaretti riguarda la moglie del ministro Urso, Olga Sokhnenko, che scavalca la fila di passeggeri. «Vergognatevi», dice l'attore nel video virale.
di ROMINA MARCECA a pagina 19

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

IL REPORTAGE

Nella Portofino dei divieti senza panini e selfie

NICCOLÒ ZANCAN – PAGINA 18



IL TENNIS

Lo sport regoli le sue partite lontano dalle Atp di Torino

PAOLO BRUSORIO – PAGINA 23



IL RACCONTO

Sembrava fosse amore invece era un abuso

ESHKOL NEVO – PAGINE 24 E 25

1,90 € || ANNO 159 || N.194 || IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) || SPEDIZIONE ABB. POSTALE || D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) || ART. 1 COMMA 1, DCB - TO || WWW.LASTAMPA.IT

Sant'Anna PRO ACQUA con 15G di PROTEINE + ZINCO

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 16 LUGLIO 2025

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

Sant'Anna PRO ACQUA con 15G di PROTEINE + ZINCO

RIPARTE LA TRATTATIVA, BRUXELLES TOGLIE DALLA LISTA MOTORI E COMPUTER. MELONI: COME BUTTARSI COL PARACADUTE OGNI GIORNO

Contro-dazi, ritirata della Ue

Ucraina, l'Italia frena sull'acquisto delle armi dagli Stati Uniti. Kallas: Mosca usa ordigni chimici

L'ANALISI

Perché l'Europa ha paura di Donald

NATHALIE TOCCI

La politica commerciale di Donald Trump è stata etichettata "Taco" («Trump always chickens out», cioè Trump si tira sempre indietro). Quando si tratta della guerra dei dazi con lUe, però, è Bruxelles, spinta da Paesi come Germania e Italia, che rischia di piegarsi al bullo di Washington. Usa e Ue non hanno ancora raggiunto un accordo commerciale. Trump ha minacciato un aumento della sovrattassa universale dal 10% al 30%, ulteriore rispetto ai dazi settoriali su acciaio, alluminio (50%) e automobili e componentistica (25%). In risposta, l'Ue nicchia. La Commissione, inizialmente, puntava a un accordo sui dazi reciproco dello 0% sui beni industriali. Sosteneva, infatti, che per fotografare il vantaggio commerciale dell'Ue nei confronti degli Usa bisognava tener conto non solo del surplus nel commercio di beni pari a circa 200 miliardi di euro all'anno, ma anche del disavanzo sui servizi che si aggira intorno ai 150 miliardi di euro. – PAGINA 3

IL RISIKO BANCARIO

Giorgetti-Bruxelles lite golden power

CHICCO, GORIA

Un botta e risposta che apre uno scontro diretto che irrompe nel risiko bancario italiano. La Commissione europea, tramite 56 pagine di missiva, smonta punto su punto il decreto Golden power con il quale il Palazzo Chigi ha imposto a Unicredit vincoli stringenti per tentare la scalata di Banco Bpm. Il governo respinge le critiche. – PAGINA 20

BRESOLIN, CECCARELLI, GRIGNETTI, MALFETANO, SIMONI, TIRRITO

Ripartono i negoziati tra l'Ue e l'amministrazione americana per scongiurare l'aumento dei dazi Usa al 30% dal 1° agosto. Il commissario al Commercio Sefcovic ha cercato di riprendere il dialogo. CON IL TACCUINO DI SORGI – PAGINE 2-7

La povertà minorile non va in vacanza

MARIANNA FILANDRI – PAGINA 23

LA STORIA

Kiev, le feste nei bunker per esorcizzare le bombe

GIANLUIGI RICUPERATI

Disclaimer da un weekend estivo a Kyiv. Le storie che seguono non intendono minimizzare né oscurare in alcun modo l'impatto della guerra sporca, ibrida e barbarica che la Russia impone come una tassa esiziale su ogni giorno che il Sole manda sulla Terra in Ucraina. Vivere qui è difficile. – PAGINA 8

IL CENSIS

Solo il 16% degli italiani pronto a fare la guerra

PAOLO BARONI

Nel momento in cui la conflittualità globale si intensifica, con la deflagrazione di scontri militari dispiegati su più fronti, la società italiana si scopre impreparata. «Una impreparazione culturale e psicologica. In pratica non si riesce a concepire la guerra come un fatto possibile e attuale» rivela il Censis. – PAGINA 9

AL JOULANI MOSTRA IL SUO VERO VOLTO CONTRO I DRUSI NEL SILENZIO DELL'OCCIDENTE

Siria, la pulizia etnica

DOMENICO QUIRICO



L'atomica che cambiò ogni cosa

GABRIELLA GREISON – PAGINA 27

Le forze del governo siriano accanto al corpo di un miliziano ucciso a Mazraa, nella Siria meridionale – PAGINA 11

IL CARABINIERE UCCISO

Omicidio Cerciello rabbia della vedova "Pene ridotte umiliato un eroe"

IRENE FAMÀ



Per Rosa Maria Esilio ogni mese di sconto di pena concesso agli assassini del marito è una pugnalata. Un oltraggio al ricordo del vicebrigadiere. – PAGINA 17

IL CASO A PAVIA

"Io, molestata in FdI il partito mi ignora"

NINA FRESIA

«Sono stata molestata e non c'è stata alcuna reazione da parte di Fratelli d'Italia. Ho capito che la priorità è ormai il raggiungimento del potere, tralasciando tutto ciò che riguarda gli aspetti umani». Così Elisabetta Fedegari, avvocata pavese di 44 anni, sulla decisione di lasciare il partito di Giorgia Meloni. Addio dovuto al «distacco e disinteresse» dimostrati. – PAGINA 13

IL PATTEGGIAMENTO

Lacerenza-Nobile giustizia champagne

ASSIA NEUMANN DAYAN

Se è vero che ogni problema porta con sé la sua soluzione, per Stefania Nobile dovrebbero inventare il Nobel per la matematica. Stefania Nobile e sua madre Wanna Marchi hanno basato la propria vita imprenditoriale sull'economia delle soluzioni. – PAGINA 15

Buongiorno

Intrisi di vodka

MATTIA FELTRI

Mi chiede un amico – vecchio amico, uomo serio – di firmare un appello per impedire a Valerij Gergiev di esibirsi alla Reggia di Caserta il 27 di luglio. Come Milan Kundera non firmo appelli, gli rispondo. È l'unica cosa che ho in comune con Milan Kundera: mi spiacerebbe buttarla via. Ci scherzo sopra ma, in realtà, non sono d'accordo nemmeno con l'idea di tirare giù dal palco quello che considero il più bravo direttore d'orchestra del mondo, e nonostante le dettagliate accuse di Julija Navalnaja, la vedova di Aleksej Navalny. Gergiev è stretto amico di Putin, ne ha sostenuto ogni più illustre mascalzonata, ne ha ricavato privilegi e dilaganti denari: è vero, è risaputo. Non so se qui in Italia altri si siano riempiti le tasche coi soldi del Cremlino, ma so che la mattina sui giornali e la sera nei talk show c'è sempre chi abbraccia e diffonde la propaganda putiniana, con sperpero di menzogne. Loro sì, possono, e Gergiev non può, sebbene il suo mestiere sia un altro, e nel suo mestiere sia impareggiabile. E intanto il presidente della Campania, Vincenzo De Luca, va su Instagram a sostenere, in un flusso di interpretazioni storiche intrise di vodka, che l'Ucraina «non è un Paese come dire esterno, è dentro la vita e la storia della Russia da mille anni». L'Ucraina non esiste, intende. L'Ucraina è russa. E con questi fior di analisti, il problema è Gergiev? Uno che fra un secolo sarà sui libri di storia per Čajkovskij, non per Putin? Chiudo con una notizia: l'Italia nel 2024 è stato il Paese europeo che ha importato più gas russo (dati Ember). Però i direttori d'orchestra li fermiamo alla frontiera. Che spina dorsale.



ADVEST

Edil San Felice studia il bis all'Egm con un'operazione a base di m&a

Zoppo a pagina 12

Sinner dopo i 3,5 mln presi a Wimbledon: il mio segreto per vincere

Esclusiva di *Cnbc*

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Per Lvmh si apre l'ipotesi spin-off Potrebbe cedere Sephora e i vini

Il titolo ha perso il 25% da gennaio. Semestrale attesa in calo il 24 luglio

Ferraro in *MF Fashion*

Anno XXXVII n. 138
Mercoledì 16 Luglio 2025
€2,00 Class editori

ADVEST

Con MFF Magazine for Fashion n. 123 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) – Con MFL Magazine for Living n. 86 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) – Con The 100 Fashion Icons a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00)
Spedizione in A.P. art. 1 c. 1 L. 46/04, DCB Milano - LN € 1,40 - CH 9 4,00 Francia € 3,00

FTSE MIB -0,66% 39.921 | DOW JONES -0,72% 44.139** | NASDAQ +0,52% 20.748** | DAX -0,42% 24.060 | SPREAD 89 (-0) | €/$ 1,1665

** Dati aggiornati alle ore 19,30

RINVIATA LA PRODUZIONE DELLA DODGE A POMIGLIANO D'ARCO

Stellantis ferma per dazi

Filosa deve rivedere i piani della fabbrica per l'impatto delle tariffe sull'export in Usa
Doccia fredda anche in Renault: arriva il nuovo ceo Minto e lancia il profit warning

BTP PIÙ SICURI DEI TREASURY BOND: IL DECENNALE RENDE IL 3,6% CONTRO IL 4,42%

Boeris e Gerosa alle pagine 4 e 6



L'IPOTESI DELLA PROROGA

Orcel prepara il cda di Unicredit e attende le mosse Consob sull'ops Banco Bpm

Dougnac e Gualtieri alle pagine 2 e 3

LA STRATEGIA DELL'ENI

Plenitude pronta all'ipo: base di partenza i valori dei fondi ora soci

Zoppo a pagina 9

INFRASTRUTTURE IN UK

Intesa guarda alle opportunità del piano britannico da 725 mld di sterline

Carrello a pagina 11



primerent
EXCLUSIVE CAR RENTAL

Mercedes SL 63 AMG
Roadster 4matic PREMIUM+

Il noleggio esclusivo, flessibile e su misura.

Suv | Sport Car | Cabrio | Berline | EV | Luxury Van

Dal piacere di guidare un'auto di alta gamma per la tua vacanza, alla libertà di scegliere un noleggio mensile da 1 a 18 mesi.

Auto allestite full optional, con modello sempre garantito
Consegna e ritiro in tutte le città
Assistenza clienti sempre disponibile 24/7

primerentcar.com

Range Rover Sport Dynamic HSE 3.0d
Ampia scelta di SUV e altri modelli in pronta consegna.

L'Avvisatore Marittimo

Primo Piano

Incontro Espo-Assoporti, gli scali europei sostengono la strategia globale dell'Ue

L'iniziativa della Commissione di Bruxelles lanciata a luglio con porti, cantieri navali, navigazione marittima e interna


TRANSIZIONE ENERGETICA

Barcellona, cold ironing anche alle crociere

Cominciati i lavori che permetteranno di fornire alimentazione elettrica alle navi del terminal Moc

Incontro Espo-Assoporti, gli scali europei sostengono la strategia globale dell'Ue

L'iniziativa della Commissione di Bruxelles lanciata a luglio con porti, cantieri navali, navigazione marittima e interna

GENOVA. Nei giorni scorsi il presidente di Espo Ansis Zeltins, ceo del Porto di Riga, il vice presidente Gerardo Landaluce, vice presidente del Porto di Algeciras, e la segretaria generale di Espo Isabelle Ryckbost hanno incontrato il presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri, il segretario Generale Oliviero Giannoti e Tiziana Murgia negli uffici dell'associazione. Un incontro informale, si legge in una nota, ma significativo con l'obiettivo di condividere alcune delle priorità per la portualità italiana nel contesto europeo. In particolare si è parlato del documento sulla strategia portuale globale 2025 della Commissione Ue, dove si riconosce l'importante ruolo che i porti svolgono nel realizzare le ambizioni dell'Europa in termini di sostenibilità, competitività e resilienza, e nel quale si ritiene importante un'attenzione nei confronti della portualità dell'area del Mediterraneo. "L'Italia è uno dei paesi fondatori dell'Organizzazione Europea dei Porti (Espo) - ha dichiarato Giampieri a margine dell'incontro - e abbiamo sempre ricoperto ruoli di primaria importanza, fornendo contributi rilevanti alla nostra Associazione europea anche grazie al personale delle Autorità di sistema portuale che partecipa ad alcuni incontri tecnici con il nostro coordinamento, e dove abbiamo assicurato ancora più collaborazione". "In questa occasione - ha proseguito Giampieri - abbiamo avuto modo di focalizzarci su alcune priorità come la competitività dei porti europei nel contesto globale attuale, con riferimento ad alcune previsioni normative sulle quali stiamo lavorando insieme. In particolare, abbiamo condiviso la necessità di una maggiore semplificazione normativa nel quadro europea comune di riferimento. I massimi vertici Espo hanno ritenuto molto positivo l'incontro auspicando una collaborazione sempre più intensa con Assoporti e con la portualità italiana. Nel prossimo periodo avremo modo di approfondire ulteriormente tutte le questioni d'interesse, e una delle prime occasioni sarà durante il Comitato esecutivo di Espo che ospiteremo qui a Roma, un evento che si ripete per la seconda volta dopo 15 anni, il prossimo 30 settembre". Nello stesso incontro è stata confermata da parte di Espo l'accettazione della partecipazione congiunta di tutta la portualità italiana al premio Espo 2025, che ha come oggetto Azioni e politiche innovative per la promozione del lavoro femminile nei porti e che sarà aggiudicato nel prossimo mese di novembre. Nelle scorse settimane la Commissione europea ha avviato i preparativi per una strategia portuale dell'Ue e una strategia marittima industriale dell'Ue e ha invitato le parti interessate a partecipare al processo. A inizio luglio il Commissario per i trasporti e il turismo sostenibili, Apostolos Tzitzikostas, ha ospitato due dialoghi strategici di alto livello a Bruxelles. Gli incontri hanno riunito rappresentanti dei settori portuale, della cantieristica navale, della navigazione, della navigazione interna e dei settori correlati perché

contribuiscano a definire congiuntamente priorità, opportunità e azioni per sviluppare le strategie portuali e marittime industriali dell'Ue. In quanto punti di accesso per il commercio, la logistica, l'energia e la mobilità militare, i porti devono essere in grado di supportare le future esigenze economiche e strategiche dell'Europa. Una strategia portuale completa dell'Ue mirerà a sostenere la competitività a lungo termine dei porti, concentrandosi su sicurezza, transizione energetica e sostenibilità. Allo stesso tempo, i settori europei della cantieristica navale, della produzione marittima e della navigazione sono sottoposti a una crescente pressione da parte della concorrenza globale e dei crescenti rischi per la sicurezza. La strategia industriale marittima dell'Ue punterà quindi a rafforzare la competitività e la resilienza del settore, promuovendone al contempo la transizione verde e digitale.

La Gazzetta Marittima

Primo Piano

Mediterraneo al centro e porti "verdi": a tu per tu con Espo


La Gazzetta Marittima

Mediterraneo al centro e porti "verdi": a tu per tu con Espo

07/15/2025 15:56

Il ruolo della portualità made in Italy dentro il contesto europeo ROMA. Ai raggi x il documento sulla strategia portuale globale 2025 della Commissione Europea: soprattutto l'importanza del ruolo che viene riconosciuta ai porti «nel realizzare le ambizioni dell'Europa in termini di sostenibilità, competitività e resilienza» e in particolare l'attenzione nei confronti della portualità mediterranea. È questo il menù degli argomenti al centro del faccia a faccia che i vertici di Espo, l'organizzazione delle istituzioni portuali europee (con il presidente Ansis Zeltiņš, amministratore delegato del porto di Riga, il vicepresidente Gerardo Landaluce, numero due del porto di Algeciras, e la segretaria generale Isabelle Ryckbost) hanno avuto con la "squadra" di Assoporti (con il presidente Rodolfo Giampieri, il segretario generale Oliviero Giannoti e Tiziana Murgia). L'incontro si è tenuto a Roma negli uffici dell'associazione: una iniziativa informale ma significativo. Obiettivo: condividere alcune delle priorità per la portualità italiana nel contesto europeo. «L'Italia è uno dei paesi fondatori dell'Organizzazione Europea dei Porti (Espo)», ha detto Giampieri a margine dell'incontro: «Abbiamo sempre ricoperto ruoli di primaria importanza, fornendo contributi rilevanti alla nostra associazione europea anche grazie al personale delle Autorità di Sistema Portuale che partecipa ad alcuni incontri tecnici con il nostro coordinamento, e dove abbiamo assicurato ancora più collaborazione». Giampieri segnala che in quest'occasione ci si è focalizzati su alcune priorità come «la competitività dei porti europei nel contesto globale attuale, con riferimento ad alcune previsioni normative sulle quali stiamo lavorando insieme»: c'è bisogno - è stato detto - di «una maggiore semplificazione normativa nel quadro europea comune di riferimento». I massimi vertici di Espo hanno ritenuto «molto positivo» l'incontro e hanno auspicato «una collaborazione sempre più intensa con Assoporti e con la portualità italiana». Nel prossimo periodo, secondo quanto riferito da Giampieri, «avremo modo di approfondire ulteriormente tutte le questioni d'interesse, e una delle prime occasioni sarà durante il Comitato Esecutivo di Espo che ospiteremo qui a Roma: un evento che si ripete per la seconda volta dopo 15 anni, il prossimo 30 settembre». Nello stesso incontro, è stata confermata da parte di Espo l'accettazione della partecipazione congiunta di tutta la portualità italiana al premio Espo 2025, che ha come oggetto «azioni e politiche innovative per la promozione del lavoro femminile nei porti e che sarà aggiudicato nel prossimo mese di novembre».

Il ruolo della portualità made in Italy dentro il contesto europeo ROMA. Ai raggi x il documento sulla strategia portuale globale 2025 della Commissione Europea: soprattutto l'importanza del ruolo che viene riconosciuta ai porti «nel realizzare le ambizioni dell'Europa in termini di sostenibilità, competitività e resilienza» e in particolare l'attenzione nei confronti della portualità mediterranea. È questo il menù degli argomenti al centro del faccia a faccia che i vertici di Espo, l'organizzazione delle istituzioni portuali europee (con il presidente Ansis Zelti, amministratore delegato del porto di Riga, il vicepresidente Gerardo Landaluce, numero due del porto di Algeciras, e la segretaria generale Isabelle Ryckbost) hanno avuto con la "squadra" di Assoporti (con il presidente Rodolfo Giampieri, il segretario generale Oliviero Giannoti e Tiziana Murgia). L'incontro si è tenuto a Roma negli uffici dell'associazione: una iniziativa informale ma significativo. Obiettivo: condividere alcune delle priorità per la portualità italiana nel contesto europeo. «L'Italia è uno dei paesi fondatori dell'Organizzazione Europea dei Porti (Espo)», ha detto Giampieri a margine dell'incontro: «Abbiamo sempre ricoperto ruoli di primaria importanza, fornendo contributi rilevanti alla nostra associazione europea anche grazie al personale delle Autorità di Sistema Portuale che partecipa ad alcuni incontri tecnici con il nostro coordinamento, e dove abbiamo assicurato ancora più collaborazione». Giampieri segnala che in quest'occasione ci si è focalizzati su alcune priorità come «la competitività dei porti europei nel contesto globale attuale, con riferimento ad alcune previsioni normative sulle quali stiamo lavorando insieme»: c'è bisogno - è stato detto - di «una maggiore semplificazione normativa nel quadro europea comune di riferimento». I massimi vertici di Espo hanno ritenuto «molto positivo» l'incontro e hanno auspicato «una collaborazione sempre più intensa con Assoporti e con la portualità italiana». Nel prossimo periodo, secondo quanto riferito da Giampieri, «avremo modo di approfondire ulteriormente tutte le questioni d'interesse, e una delle prime occasioni sarà durante il Comitato Esecutivo di Espo che ospiteremo qui a Roma: un evento che si ripete per la seconda volta dopo 15 anni, il prossimo 30 settembre». Nello stesso incontro, è stata confermata da parte di Espo l'accettazione della partecipazione congiunta di tutta la portualità italiana al premio Espo 2025, che ha come oggetto «azioni e politiche innovative per la promozione del lavoro femminile nei porti e che sarà aggiudicato nel prossimo mese di novembre».

Il Piccolo

Trieste

subentra a zeno d'agostino

Enrico Samer entra nel board di Mib Trieste School of management


ECONOMIA

CAMPUS

Dazi al 36% della Cina su grappa e altri liquori «Puniti senza motivo»

Banca Etica e l'altolà a Inditex

CONFAPI

Enrico Samer entra nel board di Mib Trieste School of management

Trieste Enrico Samer, presidente e amministratore delegato della Samer & Co. Shipping, è entrato a far parte del consiglio di amministrazione di Mib Trieste School of management, succedendo all'ex presidente dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino nel massimo organo di indirizzo della scuola di alta formazione. «Samer & Co. Shipping è uno dei partner di lunga data di Mib - ha commentato Vladimir Nanut, ad e fondatore di Mib Trieste - e collabora attivamente alle iniziative della scuola proprio grazie alla disponibilità e all'impegno del suo presidente e ad Enrico Samer, un imprenditore visionario e dinamico non solo nel campo del business ma anche nelle attività sociali. La sua presenza nel board Mib rappresenta per la scuola un prezioso valore aggiunto, sia per le attività attuali che per i futuri progetti di sviluppo».

Presieduto da Cristiano Borean, cfo di Generali Group, con Giacomo Campora, ceo di Allianz S.p.A., alla vicepresidenza, il cda vede la partecipazione dei consiglieri Camilla Benedetti (Gruppo Danieli), Diego De Giorgi (Standard Chartered Plc), Cristian Fabbri (Hera Group), Pierroberto Folgiero (Fincantieri), Alberta Gervasio (Civibank), Andrea Illy (Illycaffè), Stefano Venier (past ceo di Snam).

«Accolgo con piacere ed entusiasmo questa nomina - ha dichiarato Enrico Samer, presidente di Samer & Co. Shipping - l'alta formazione ha un ruolo centrale, così come il Mib ha un ruolo centrale nel sistema accademico del Friuli Venezia Giulia, capace di dare rilievo internazionale al nostro territorio in particolare per quanto attiene l'indispensabile contatto tra scuola e impresa».

-.

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

Sea Reporter

Trieste

Corridoio Imec: Serracchiani, contro dazi differenziare mercati

"Sosteniamo ogni iniziativa seria e concreta rivolta ad aumentare le opportunità commerciali e a dare nuovi sbocchi alle capacità produttive nazionali, tra cui si profila il Corridoio Imec. Mentre si sta chiudendo la finestra delle trattative Ue-Stati Uniti sui dazi imposti da Trump, appare sempre più evidente la necessità di aprire rotte d'interscambio e differenziare i mercati a lungo termine". Lo afferma la deputata del Pd Debora Serracchiani, in merito alle prospettive del Corridoio Economico India-Medio Oriente-Europa (IMEC). "Il progetto strategico che dovrebbe collegare l'India all'Europa attraverso il porto di Trieste - precisa la deputata dem - ha notevoli potenzialità che richiedono anche di programmare investimenti e opere. Le relazioni mercantili e diplomatiche sono importanti ma vanno accompagnate con politiche infrastrutturali, industriali e doganali".



Sea Reporter

Corridoio Imec: Serracchiani, contro dazi differenziare mercati

07/15/2025 20:32 Redazione Seareporter

"Sosteniamo ogni iniziativa seria e concreta rivolta ad aumentare le opportunità commerciali e a dare nuovi sbocchi alle capacità produttive nazionali, tra cui si profila il Corridoio Imec. Mentre si sta chiudendo la finestra delle trattative Ue-Stati Uniti sui dazi imposti da Trump, appare sempre più evidente la necessità di aprire rotte d'interscambio e differenziare i mercati a lungo termine". Lo afferma la deputata del Pd Debora Serracchiani, in merito alle prospettive del Corridoio Economico India-Medio Oriente-Europa (IMEC). "Il progetto strategico che dovrebbe collegare l'India all'Europa attraverso il porto di Trieste – precisa la deputata dem – ha notevoli potenzialità che richiedono anche di programmare investimenti e opere. Le relazioni mercantili e diplomatiche sono importanti ma vanno accompagnate con politiche infrastrutturali, industriali e doganali".

Ship Mag

Trieste

Il governo Meloni candida Trieste come terminale europeo della "Via del Cotone"


Ship Mag

Il governo Meloni candida Trieste come terminale europeo della "Via del Cotone"

07/15/2025 15:59

Talò, da poco nominato inviato speciale dell'Italia per l'Imec (Corridoio India-Medio Oriente-Europa) conferma la conferenza internazionale programmata in autunno Trieste - Il porto di Trieste come terminale italiano ed europeo del corridoio commerciale Imec, il cui obiettivo è collegare l'India al Mediterraneo, passando per Emirati Arabi, Arabia Saudita e Israele. Il ministro degli Esteri, Antonio Tajani , ha annunciato un grande evento internazionale per candidare lo scalo giuliano come principale gateway europeo della cosiddetta Via del Cotone e ora arrivano anche le parole dell'ambasciatore Francesco Maria Talò (nella foto) , ex consigliere diplomatico di Giorgia Meloni, da poco nominato inviato speciale dell'Italia per l'Imec In una lunga intervista al Piccolo, Talò conferma la conferenza internazionale programmata per l'autunno, organizzata per "valorizzare il potenziale economico e infrastrutturale del sistema Trieste, anche come snodo fondamentale del futuro corridoio Imec. Presenteremo le potenzialità del porto e del sistema logistico regionale a imprenditori ed esponenti di governo internazionali, inclusa l'Unione europea". La posizione di Roma è chiara: " L'Italia ritiene che Trieste sia l'approdo europeo ideale per il corridoio. È una candidatura eccellente: il porto più settentrionale del Mediterraneo, quello meglio collegato con l'Europa centro-orientale". Talò è un convinto sostenitore della prospettiva tracciata al G20 di Nuova Delhi nel 2023: "Imec significa per noi accesso all'indo-pacifico, l'area con il maggior potenziale commerciale e produttivo del mondo. Ma non ci sono solo le merci. Penso all'energia e ai cavi dati". Restano però le molte incognite geopolitiche e trasportistiche, ma Talò ritiene che, davanti alla distruzione di Gaza, allo scontro Israele-Iran e ai bombardamenti degli Houthi, "l'Imec può diventare un'opportunità per risolvere le crisi politiche. Non possiamo attendere la pace universale per muoverci. Fra India e Golfo le relazioni sono partite e ci sono i rapporti forti tra

Talò, da poco nominato inviato speciale dell'Italia per l'Imec (Corridoio India-Medio Oriente-Europa) conferma la conferenza internazionale programmata in autunno Trieste - Il porto di Trieste come terminale italiano ed europeo del corridoio commerciale Imec, il cui obiettivo è collegare l'India al Mediterraneo, passando per Emirati Arabi, Arabia Saudita e Israele. Il ministro degli Esteri, Antonio Tajani , ha annunciato un grande evento internazionale per candidare lo scalo giuliano come principale gateway europeo della cosiddetta Via del Cotone e ora arrivano anche le parole dell'ambasciatore Francesco Maria Talò (nella foto) , ex consigliere diplomatico di Giorgia Meloni, da poco nominato inviato speciale dell'Italia per l'Imec In una lunga intervista al Piccolo, Talò conferma la conferenza internazionale programmata per l'autunno, organizzata per "valorizzare il potenziale economico e infrastrutturale del sistema Trieste, anche come snodo fondamentale del futuro corridoio Imec. Presenteremo le potenzialità del porto e del sistema logistico regionale a imprenditori ed esponenti di governo internazionali, inclusa l'Unione europea". La posizione di Roma è chiara: " L'Italia ritiene che Trieste sia l'approdo europeo ideale per il corridoio. È una candidatura eccellente: il porto più settentrionale del Mediterraneo, quello meglio collegato con l'Europa centro-orientale". Talò è un convinto sostenitore della prospettiva tracciata al G20 di Nuova Delhi nel 2023: "Imec significa per noi accesso all'indo-pacifico, l'area con il maggior potenziale commerciale e produttivo del mondo. Ma non ci sono solo le merci. Penso all'energia e ai cavi dati". Restano però le molte incognite geopolitiche e trasportistiche, ma Talò ritiene che, davanti alla distruzione di Gaza, allo scontro Israele-Iran e ai bombardamenti degli Houthi, "l'Imec può diventare un'opportunità per risolvere le crisi politiche. Non possiamo attendere la pace universale per muoverci. Fra India e Golfo le relazioni sono partite e ci sono i rapporti forti tra Emirati e Israele. Va risolto il nodo dell'Arabia saudita. L'Imec non è la soluzione, ma può aiutare e chissà che un domani non vada a beneficiare i palestinesi". Quanto alla reale praticabilità di un corridoio ancora da costruire sul piano delle infrastrutture, il diplomatico spiega che "il dubbio va coltivato, ma tecnici competenti dicono che l'Imec taglierà costi e tempi. Ciò va approfondito seriamente e a Bruxelles questo si sta facendo. Suez continuerà a rimanere la via privilegiata. Resta però la necessità di ridondanza e ci saranno merci che potranno avere convenienza dall'Imec: quelle con maggiore valore aggiunto e di minore peso".

The Medi Telegraph

Trieste

L'assessore Scoccimarro: "Il Molo VIII del porto di Trieste simbolo di riconversione e sostenibilità"


The Medi Telegraph

L'assessore Scoccimarro: "Il Molo VIII del porto di Trieste simbolo di riconversione e sostenibilità"

07/15/2025 21:05

Il progetto per lo scalo giuliano "capace generare 2.600 posti lavoro" "Il nuovo Molo VIII non costituisce soltanto un'infrastruttura portuale, ma rappresenta il simbolo di una trasformazione storica, capace di generare circa 2.600 nuovi posti di lavoro, con un'attenzione costante alla tutela dell'ambiente. Si tratta di un cambiamento che parte dalla riconversione della Ferriera di Servola, un percorso avviato grazie alla visione strategica della Regione e indicato dal ministro Urso come modello di riferimento nell'ambito delle riqualificazioni industriali". Lo ha affermato oggi l'assessore regionale alla Difesa dell'ambiente Fabio Scoccimarro , intervenendo al dibattito pubblico sul nuovo Molo VIII del porto di Trieste, previsto dal Codice dei contratti pubblici. Come ha spiegato l'assessore entrando nel dettaglio del progetto, il nuovo terminal polifunzionale sorgerà su una banchina lunga circa 422 metri e larga 53, con fondali dragati fino a 17,2 metri, consentendo l'attracco di navi portacontainer fino a 15mila teu e prevedendo, in prospettiva, un'ulteriore capacità fino a 24mila teu. L'opera si estenderà su 17 ettari, di cui 15 recuperati grazie alla chiusura e bonifica della Ferriera di Servola , restituendo un'area profondamente riqualificata. "Una scelta tutt'altro che scontata, ma rivelatasi strategica per dare avvio al progetto del Molo VIII, che si colloca simbolicamente sulle tracce di una pesante eredità industriale, proiettandosi ora verso un futuro improntato alla logistica sostenibile - ha aggiunto Scoccimarro -. Si tratta di un risultato reso possibile dall'impegno costante della Region e che ha condotto con determinazione questa complessa battaglia di riconversione e rilancio". Come ha sottolineato l'assessore, il risultato sarà un sistema con più treni e meno camion, maggiore efficienza e una sensibile riduzione del traffico pesante sulle nostre strade. Non si tratta solo di nuove infrastrutture tecnologiche, ma di un vero e proprio cambio di paradigma logistico: un terminal ferroviario dotato di sei binari da 300 metri

Il progetto per lo scalo giuliano "capace generare 2.600 posti lavoro" "Il nuovo Molo VIII non costituisce soltanto un'infrastruttura portuale, ma rappresenta il simbolo di una trasformazione storica, capace di generare circa 2.600 nuovi posti di lavoro, con un'attenzione costante alla tutela dell'ambiente. Si tratta di un cambiamento che parte dalla riconversione della Ferriera di Servola, un percorso avviato grazie alla visione strategica della Regione e indicato dal ministro Urso come modello di riferimento nell'ambito delle riqualificazioni industriali". Lo ha affermato oggi l'assessore regionale alla Difesa dell'ambiente Fabio Scoccimarro , intervenendo al dibattito pubblico sul nuovo Molo VIII del porto di Trieste, previsto dal Codice dei contratti pubblici. Come ha spiegato l'assessore entrando nel dettaglio del progetto, il nuovo terminal polifunzionale sorgerà su una banchina lunga circa 422 metri e larga 53, con fondali dragati fino a 17,2 metri, consentendo l'attracco di navi portacontainer fino a 15mila teu e prevedendo, in prospettiva, un'ulteriore capacità fino a 24mila teu. L'opera si estenderà su 17 ettari, di cui 15 recuperati grazie alla chiusura e bonifica della Ferriera di Servola , restituendo un'area profondamente riqualificata. "Una scelta tutt'altro che scontata, ma rivelatasi strategica per dare avvio al progetto del Molo VIII, che si colloca simbolicamente sulle tracce di una pesante eredità industriale, proiettandosi ora verso un futuro improntato alla logistica sostenibile - ha aggiunto Scoccimarro -. Si tratta di un risultato reso possibile dall'impegno costante della Region e che ha condotto con determinazione questa complessa battaglia di riconversione e rilancio". Come ha sottolineato l'assessore, il risultato sarà un sistema con più treni e meno camion, maggiore efficienza e una sensibile riduzione del traffico pesante sulle nostre strade. Non si tratta solo di nuove infrastrutture tecnologiche, ma di un vero e proprio cambio di paradigma logistico: un terminal ferroviario dotato di sei binari da 300 metri (estendibili a 750), in grado di gestire due treni al giorno, con rampe dedicate per il collegamento diretto alla Grande Viabilità.

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

Trieste Prima

Trieste

"Il porto di Trieste collegherà l'India all'Europa"



rieste per noi deve essere il terminale del corridoio che collegherà l'India all'Europa. Trieste è un grande porto, è il porto dell'Europa centrale, quindi l'Italia potrà essere protagonista di questo corridoio Imec". Lo ha sottolineato il vicepremier e ministro degli Esteri Antonio Tajani a margine del 'Dubrovnik Forum' in Croazia. Lo riporta Ansa. "Ne abbiamo parlato con gli indiani, ne abbiamo parlato anche oggi con i nostri interlocutori dei Balcani e rappresenta veramente una straordinaria opportunità. Organizzeremo anche un grande evento a Trieste per la fine dell'anno per valorizzare il ruolo di questa città", ha aggiunto. -- Il porto di Trieste collegherà l'India all'Europa https://www.triesteprima.it/cronaca/tajani-porto-trieste-europa-india.html © TriestePrima

Rai News

Trieste

Nautica a Trieste, le proposte per crescere


Rai News

Nautica a Trieste, le proposte per crescere

07/15/2025 17:47 Lara Zani

Nodo chiave, le tariffe di ormeggio troppo alte e i servizi non competitivi. Da sfruttare la sinergia con i grandi cantieri Sesto per numero di posti barca, ma al primo posto per densità, con una economia del mare che nel 2022 valeva 2,7 miliardi di euro. Ma anche con tariffe di ormeggio più elevate rispetto ai porti concorrenti e meno servizi. E' il quadro del Distretto eco-nautico del Friuli Venezia Giulia, secondo uno studio della Camera di commercio Venezia Giulia e Uniontrasporti. Antonio Paoletti, presidente camera di commercio Venezia Giulia: «Non c'è uno spazio per i mega yacht, per le barche oltre i 30 metri, per cui questo tipo di clientela va nella costa croata o montenegrina: bisogna attrezzarsi con l'idea di nuove marine, che saranno in Porto vivo, dando molti servizi e assistenza a tutto tondo». Per aumentare la competitività è necessario riequilibrare le tariffe di ormeggio, potenziare i servizi di lusso, migliorare le infrastrutture di refitting e manutenzione e sviluppare una strategia di marketing internazionale per attrarre mega yacht e turisti di alta gamma. Antonello Fontanili, direttore Uniontrasporti, autore dello studio: «Sul territorio ci sono grandi cantieri: di conseguenza occorre cogliere tutte le opportunità; però fra le strategie e le opportunità che abbiamo riportato c'è quella di un'importante azione di marketing. Però, il punto chiave è ridurre le tariffe di rimessaggio perché, sono poco competitive rispetto ad altri Paesi della costa adriatica e anche ad alcune regioni italiane». Il Distretto eco-nautico del Friuli Venezia Giulia si propone come risposta alle sfide della transizione ecologica puntando su materiali eco-compatibili, refitting sostenibile e infrastrutture per la nautica verde. Enrico Samer, presidente e amministratore delegato Samer & Co. Shipping: «Per quanto riguarda la cantieristica navale, in particolare quella dei mega yacht, la parte della sostenibilità è essenziale. In questo momento esistono già delle realtà importanti nella nostra regione, e in particolare una insediata a Monfalcone, che produce delle imbarcazioni totalmente riciclabili, tra l'altro con dei materiali certificati, ed è una delle prime in assoluto a livello mondiale». Il Gruppo Beneteau ha scelto il Distretto regionale quindici anni fa, spiega Fernando Cuogo, Cfo Gruppo Beneteau Italia, perché «ha ritenuto che il Mediterraneo orientale possa avere uno sviluppo superiore al Mediterraneo occidentale, dove ci sono sicuramente delle economie mature, e quindi con delle crescite inferiori. Al contrario il Mediterraneo orientale sicuramente offre delle possibilità di sviòuppo, e la scelta si è dimostrata azzeccata, perché il Distretto è sempre cresciuto e sta diventando ormai il terzo distretto italiano».

Corriere del Veneto

Venezia

Dal rigassificatore di Rovigo passa il 44% del Gnl italiano

Nel primo semestre nuovo picco con 4,5 miliardi di mc


Economia

Aerospaziale, Novaeka raddoppia e porta in Texas le sue basi per i test

Dal rigassificatore di Rovigo passa il 44% del Gnl italiano

Nel primo semestre nuovo picco con 4,5 miliardi di mc

Scatto del 45% per Fope: «Anche dagli Usa buoni segnali»

porto viro (rovigo) Attraverso il terminale di rigassificazione Adriatic Lng, al largo delle coste di Porto Viro (Rovigo), nel primo semestre di quest'anno sono stati immessi nella rete di distribuzione italiana 4,5 miliardi di metri cubi di gas (il 2,2% in più rispetto allo stesso periodo del 2024) e corrispondenti al 14% dei consumi nazionali. L'operatività dell'impianto veneto rappresenta oggi il 44% delle importazioni italiane totali di Gas naturale liquefatto (Gnl) e la terza fonte di approvvigionamento dopo i gasdotti che arrivano da Algeria e Azerbaijan.

«In un contesto energetico sempre più influenzato da eventi geopolitici complessi - sottolinea l'Ad di Adriatic Lng, Alexandra Thomas - l'impianto ha mantenuto un ruolo di primo piano nel garantire all'Italia e all'Europa flessibilità e diversificazione nelle forniture».

Nella prima metà dell'anno la piattaforma ha accolto 39 navi metaniere, provenienti per lo più da Qatar e Usa, dato che porta a 1.170 il numero di imbarcazioni attraccate al terminale dell'Alto Adriatico dall'inizio delle attività, nel 2009.

A maggio Adriatic Lng ha registrato la miglior performance di sempre per volumi rigassificati e riconsegnati in un singolo mese, pari a 825 milioni di metri cubi, quantità corrispondente al consumo annuo di gas di province come Padova o Treviso.

Per Alfredo Balena, responsabile delle relazioni esterne, il Gnl «rappresenta una risorsa chiave per il nostro Paese, fondamentale per garantire la sicurezza del sistema energetico. Un ruolo strategico che si sta consolidando progressivamente. La società si conferma ancora una volta leader nel settore della rigassificazione e punto di riferimento a livello nazionale ed europeo, forte di performance operative che, anno dopo anno, superano nuovi record, a conferma dell'affidabilità del nostro impianto». (g.f.

).

Informatore Navale

Venezia

PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA DICHIARAZIONI DEL NEO-COMMISSARIO STRAORDINARIO MATTEO GASPARATO

A seguito della nomina a Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia, Matteo Gasparato ha dichiarato: "Ringrazio Matteo Salvini, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per la fiducia accordatami. I Porti di Venezia e Chioggia sono un nodo portuale di rilevanza europea e devono essere valorizzati per la loro funzione di hub logistici, industriali ed energetici, nell'ottica di supportare e favorire la crescita del sistema produttivo e occupazionale del Nordest e dell'Italia. Ringrazio il Presidente Fulvio Lino Di Blasio per il lavoro svolto e per i risultati conseguiti. Sono certo che riusciremo a mettere a valore le straordinarie potenzialità dei nostri scali, grazie a una proficua collaborazione con l'Autorità Marittima e le istituzioni locali e regionali, al confronto costruttivo con le comunità portuali veneziana e clodiense e a un'efficiente integrazione fra il sistema portuale e gli interporti regionali". Venezia, 14 luglio 2025.


Informatore Navale

PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA DICHIARAZIONI DEL NEO-COMMISSARIO STRAORDINARIO MATTEO GASPARATO

07/15/2025 18:31

A seguito della nomina a Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e Chioggia, Matteo Gasparato ha dichiarato: "Ringrazio Matteo Salvini, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per la fiducia accordatami. I Porti di Venezia e Chioggia sono un nodo portuale di rilevanza europea e devono essere valorizzati per la loro funzione di hub logistici, industriali ed energetici, nell'ottica di supportare e favorire la crescita del sistema produttivo e occupazionale del Nordest e dell'Italia. Ringrazio il Presidente Fulvio Lino Di Blasio per il lavoro svolto e per i risultati conseguiti. Sono certo che riusciremo a mettere a valore le straordinarie potenzialità dei nostri scali, grazie a una proficua collaborazione con l'Autorità Marittima e le istituzioni locali e regionali, al confronto costruttivo con le comunità portuali veneziana e clodiense e a un'efficiente integrazione fra il sistema portuale e gli interporti regionali". Venezia, 14 luglio 2025.

La Gazzetta Marittima

Venezia

Cnv si aggiudica due traghetti ibridi per la laguna di Venezia


La Gazzetta Marittima

Cnv si aggiudica due traghetti ibridi per la laguna di Venezia

07/15/2025 09:49 Giuliano Donati

Contratto da 7,2 milioni di euro per il servizio di Actv ADRIA (Rovigo). Un contratto da 7,2 milioni di euro per due imbarcazioni da consegnare entro i prossimi due anni: se lo è aggiudicato il nuovo Cantiere Navale Vittoria (Cnv) vincendo la gara indetta dall'Azienda Veneziana della Mobilità (Avm). Oggetto: la progettazione e la produzione di due moto-battelli foranei ibridi destinati ad Actv, la società del gruppo Avm che assicura il trasporto passeggeri nella Laguna di Venezia. I due traghetti della serie 400-H hanno una lunghezza di 31 metri e una stazza lorda di circa 140 tonnellate per una velocità massima di 11 nodi a pieno carico: il particolare che li caratterizza è il sistema di propulsione innovativo che ben risponde alle più recenti normative in termini di sostenibilità ambientale ed energetica. Francescomaria Tuccillo, amministratore delegato della Cnv, dice che «si tratta di un riconoscimento importante sia perché interviene solo pochi mesi dopo il nostro arrivo, sia perché ci è attribuito da un cliente veneziano, cioè della laguna dove si radica la nostra storia e si costruisce il nostro futuro». E aggiunge: «Rispondere ai requisiti della gara è stato sfidante in ragione della fase di transizione che stavamo attraversando. Ci siamo riusciti grazie alla competenza tecnica del Cantiere e all'innovazione metodologica introdotta dal nuovo management. Competenza, innovazione e lavoro di squadra sono e resteranno le linee-guida fondamentali della rotta del cantiere». Dal comandante della Capitaneria una proroga di 90 giorni In estate partenze comode dal lunedì al sabato in entrambe le direzioni Il rinnovamento: un piano per otto nuove navi, investimento da un miliardo.

Contratto da 7,2 milioni di euro per il servizio di Actv ADRIA (Rovigo). Un contratto da 7,2 milioni di euro per due imbarcazioni da consegnare entro i prossimi due anni: se lo è aggiudicato il nuovo Cantiere Navale Vittoria (Cnv) vincendo la gara indetta dall'Azienda Veneziana della Mobilità (Avm). Oggetto: la progettazione e la produzione di due moto-battelli foranei ibridi destinati ad Actv, la società del gruppo Avm che assicura il trasporto passeggeri nella Laguna di Venezia. I due traghetti della serie 400-H hanno una lunghezza di 31 metri e una stazza lorda di circa 140 tonnellate per una velocità massima di 11 nodi a pieno carico: il particolare che li caratterizza è il sistema di propulsione innovativo che ben risponde alle più recenti normative in termini di sostenibilità ambientale ed energetica. Francescomaria Tuccillo, amministratore delegato della Cnv, dice che «si tratta di un riconoscimento importante sia perché interviene solo pochi mesi dopo il nostro arrivo, sia perché ci è attribuito da un cliente veneziano, cioè della laguna dove si radica la nostra storia e si costruisce il nostro futuro». E aggiunge: «Rispondere ai requisiti della gara è stato sfidante in ragione della fase di transizione che stavamo attraversando. Ci siamo riusciti grazie alla competenza tecnica del Cantiere e all'innovazione metodologica introdotta dal nuovo management. Competenza, innovazione e lavoro di squadra sono e resteranno le linee-guida fondamentali della rotta del cantiere». Dal comandante della Capitaneria una proroga di 90 giorni In estate partenze comode dal lunedì al sabato in entrambe le direzioni Il rinnovamento: un piano per otto nuove navi, investimento da un miliardo.

Ship Mag

Venezia

Porto Marghera, nel canale sud affonda una cisterna per l'espurgo dei pozzi neri


Ship Mag

Porto Marghera, nel canale sud affonda una cisterna per l'espurgo dei pozzi neri

07/15/2025 15:29

15 Luglio 2025 Redazione Salvi i due membri dell'equipaggio. Si temono danni ambientali Porto Marghera – Attimi di apprensione nel pomeriggio a Porto Marghera, dove una cisterna lunga 18 metri, impiegata per operazioni di espurgo dei pozzi neri, si è improvvisamente rovesciata ed è affondata nel Canale Sud, proprio davanti agli impianti di Veritas. A bordo c'erano due membri dell'equipaggio, che sono riusciti a mettersi in salvo raggiungendo la riva senza riportare ferite. L'episodio ha subito sollevato timori per possibili danni ambientali: dal relitto si è infatti sprigionata una chiazza di sostanze inquinanti che minacciava di estendersi nelle acque circostanti. La Guardia Costiera di Venezia è intervenuta con prontezza, inviando sul posto la vedetta CP 833 e il motoscafo GC L 27 per contenere lo sversamento tramite l'uso di panne assorbenti Parallelamente, il nucleo nostromi della Guardia Costiera ha operato da terra bloccando temporaneamente il traffico navale nel Canale Sud, per consentire le operazioni di messa in sicurezza. L'armatore del mezzo è stato formalmente diffidato : dovrà provvedere alla rimozione dei residui inquinanti e del relitto, considerato un ostacolo alla navigazione. Sono attualmente in corso le indagini per chiarire le cause dell'incidente e accertare eventuali responsabilità. La Capitaneria di Porto di Venezia invita chiunque abbia assistito all'accaduto o disponga di informazioni utili a mettersi in contatto con i propri uffici. Redazione.

15 Luglio 2025 Redazione Salvi i due membri dell'equipaggio. Si temono danni ambientali Porto Marghera - Attimi di apprensione nel pomeriggio a Porto Marghera, dove una cisterna lunga 18 metri, impiegata per operazioni di espurgo dei pozzi neri, si è improvvisamente rovesciata ed è affondata nel Canale Sud, proprio davanti agli impianti di Veritas. A bordo c'erano due membri dell'equipaggio, che sono riusciti a mettersi in salvo raggiungendo la riva senza riportare ferite. L'episodio ha subito sollevato timori per possibili danni ambientali: dal relitto si è infatti sprigionata una chiazza di sostanze inquinanti che minacciava di estendersi nelle acque circostanti. La Guardia Costiera di Venezia è intervenuta con prontezza, inviando sul posto la vedetta CP 833 e il motoscafo GC L 27 per contenere lo sversamento tramite l'uso di panne assorbenti Parallelamente, il nucleo nostromi della Guardia Costiera ha operato da terra bloccando temporaneamente il traffico navale nel Canale Sud, per consentire le operazioni di messa in sicurezza. L'armatore del mezzo è stato formalmente diffidato : dovrà provvedere alla rimozione dei residui inquinanti e del relitto, considerato un ostacolo alla navigazione. Sono attualmente in corso le indagini per chiarire le cause dell'incidente e accertare eventuali responsabilità. La Capitaneria di Porto di Venezia invita chiunque abbia assistito all'accaduto o disponga di informazioni utili a mettersi in contatto con i propri uffici. Redazione.

Shipping Italy

Venezia

Pronto non prima di metà 2028 il nuovo terminal crociere di Venezia


Shipping Italy

Pronto non prima di metà 2028 il nuovo terminal crociere di Venezia

07/15/2025 11:58 Nicola Capuzzo

Porti Pubblicati dal Mase i documenti per la Via della struttura sul Canale Nord e per quella del dragaggio del Malamocco-Marghera di REDAZIONE SHIPPING ITALY Consta di 30 mesi la durata dei lavori prevista dal progetto definitivo per la realizzazione del nuovo terminal crociere di Marghera, posto sulla sponda nord del canale nord, che il commissario straordinario per le crociere a Venezia, Fulvio Lino Di Blasio (cui dovrebbe subentrare il neopresidente in pectore dell'Autorità di sistema portuale lagunare Matteo Gasparato, essendo il commissariamento legato alla carica e non alla persona), ha sottoposto per la Valutazione di impatto ambientale al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Lo si apprende dalla pubblicazione della relativa documentazione, avvenuta pochi giorni fa da parte del Ministero, che ha dato pubblicità anche all'altro progetto commissariale ancora in attesa di formale avvio della Via, vale a dire il dragaggio del canale Malamocco-Marghera. Gli altri due progetti commissariali – la realizzazione della nuova area di deposito dei sedimenti e l'escavo del Canale Vittorio Emanuele III – hanno visto già la pubblicazione nei mesi scorsi e sono in fase procedurale più avanzata. Gli elaborati non riservano particolari sorprese da un punto di vista tecnico. Il progetto del terminal è stato suddiviso in due stralci, uno per la stazione marittima e uno per la realizzazione di un maxiparcheggio da quasi 40mila mq ad uso del terminal ma anche dell'intera area (e destinato ad esser gestito da soggetto diverso dal gestore della stazione marittima), su un'area complessiva di quasi 105mila mq. Saranno come noto realizzate due nuove banchine, per uno sviluppo longitudinale complessivo di circa 770 m, in grado ognuna di ospitare navi di lunghezza fino a 300 metri di stazza fino a 100.000 tonnellate e numero passeggeri fino a 3.700. Quanto al dragaggio del Malamocco, la relazione generale sottolinea come il progetto non miri ad un'espansione del traffico, ma come esso nasca affinché "il traffico navale attuale, anche implementato a seguito degli interventi

Consta di 30 mesi la durata dei lavori prevista dal progetto definitivo per la realizzazione del nuovo terminal crociere di Marghera, posto sulla sponda nord del canale nord, che il commissario straordinario per le crociere a Venezia, Fulvio Lino Di Blasio (cui dovrebbe subentrare il neopresidente in pectore dell'Autorità di sistema portuale lagunare Matteo Gasparato, essendo il commissariamento legato alla carica e non alla persona), ha sottoposto per la Valutazione di impatto ambientale al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Lo si apprende dalla pubblicazione della relativa documentazione, avvenuta pochi giorni fa da parte del Ministero, che ha dato pubblicità anche all'altro progetto commissariale ancora in attesa di formale avvio della Via, vale a dire il dragaggio del canale Malamocco-Marghera. Gli altri due progetti commissariali - la realizzazione della nuova area di deposito dei sedimenti e l'escavo del Canale Vittorio Emanuele III - hanno visto già la pubblicazione nei mesi scorsi e sono in fase procedurale più avanzata. Gli elaborati non riservano particolari sorprese da un punto di vista tecnico. Il progetto del terminal è stato suddiviso in due stralci, uno per la stazione marittima e uno per la realizzazione di un maxiparcheggio da quasi 40mila mq ad uso del terminal ma anche dell'intera area (e destinato ad esser gestito da soggetto diverso dal gestore della stazione marittima), su un'area complessiva di quasi 105mila mq. Saranno come noto realizzate due nuove banchine, per uno sviluppo longitudinale complessivo di circa 770 m, in grado ognuna di ospitare navi di lunghezza fino a 300 metri di stazza fino a 100.000 tonnellate e numero passeggeri fino a 3.700. Quanto al dragaggio del Malamocco, la relazione generale sottolinea come il progetto non miri ad un'espansione del traffico, ma come esso nasca affinché "il traffico navale attuale, anche implementato a seguito degli interventi commissariali che saranno realizzati prima del presente intervento, operi in condizioni di maggior sicurezza e con migliori condizioni ambientali rispetto a quanto non accadrebbe in assenza degli stessi, ovvero sia rispetto allo stato di fatto "corrente" (attuale) che "prossimo venturo" (i.e. a valle dell'esecuzione degli altri interventi commissariali). Ai fini della identificazione dell'intervento manutentivo di cui al presente progetto, e importante evidenziare che i limiti dimensionali correlati alla vigente pianificazione portuale sono stati considerati non superabili, a prescindere dalle possibili deroghe legate agli interventi di competenza del Commissario di Governo" (per le simulazioni sono state utilizzate cruiseship, portacontainer e bulk carrier lunghe al massimo 300 metri). Tornando al terminal, il cronoprogramma va naturalmente applicato dall'aggiudicazione, dopo cioè che si siano conclusi l'iter approvativo e la gara che, in caso positivo, sarà effettuata per i lavori, il che porta a collocare il termine non prima di metà 2028. Richiederanno 13 mesi, invece, i lavori del Malamocco, naturalmente a far data anche per essi dall'aggiudicazione

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

della gara da espletarsi una volta concluso l'iter di approvazione del progetto. Si prevede il dragaggio di circa 2,6 milioni di m3 di sedimenti di cui circa 800.000 m3 da conferire nella Nuova Area Sedimenti e i restanti 1,8 milioni circa da destinare al riempimento delle nuove strutture morfologiche (barene e velme) che verranno realizzate (comprensive di conterminazione, ove prevista) nell'ambito dell'intervento. Quando al quadro economico, l'immagine sottostante accosta quello dei due interventi, con la precisazione che il "piazzale nord" (il parcheggio) sarà finanziato da Avp, finanziaria dell'Adsp, e che solo il primo stralcio del dragaggio ha copertura nelle risorse del commissario. A.M.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Savona: l'opposizione prova a sfruttare il malcontento: rumors su Orsi, Debenedetti e Canavese. Ma occhio all'altro Orsi

Il caos rifiuti accende il centrodestra Manovre in corso per sfidare Russo

S.C.


Sassello, addio lampo di Orsi «Mi viene impedito di aiutare»

Il caos rifiuti accende il centrodestra Manovre in corso per sfidare Russo

il retroscena Il caos del porta a porta e la rabbia diffusa tra i cittadini savonesi per i pesanti disagi legati al servizio, sta rianimando l'opposizione.

Così, sotto il sole di luglio, all'ombra di Palazzo Sisto, nel centrodestra i partiti si iniziano a muovere in vista delle amministrative del 2027. Tutti alla ricerca di un candidato. Senza contare che sarà fondamentale capire se le elezioni amministrative si faranno magari insieme alle politiche, circostanza che cambierebbe non poco le cose.

I nomi che girano sono parecchi anche se per ora tutti i papabili, interpellati ufficialmente, fanno un passo indietro. Anche perché, nel gioco della politica, è d'obbligo negare per non farsi "bruciare".

Gli incontri dietro le quinte, in compenso, sono già frenetici. .

Tra i più attivi in questa fase c'è il consigliere comunale Fabio Orsi. A Palazzo Sisto per la seconda volta (la prima era entrato con l'allora Popolo delle Libertà), è stato eletto nel 2021 coi totiani per poi rompere su due temi: le elezioni provinciali e il rigassificatore. Quindi ha fondato con Daniela Giaccardi il movimento Pensierolibero.zero.

Orsi avrebbe incontrato il consigliere Piero Santi e diversi politici del centrodestra per avviare un lavoro ad ampio respiro. «Non è il momento dei nomi, ma delle consultazioni - dice Orsi-. E non è detto che, al termine del percorso, il candidato giusto sia io. Credo che si debba partire da chi, in questi anni, ha lavorato in consiglio comunale dai banchi dell'opposizione.

Dobbiamo lavorare a una squadra che sappia tenere insieme più anime. Leader dei partiti? Non ne sto incontrando. Credo che ai savonesi più dei colori politici interessino proposte alternative e concrete ai loro problemi».

Nel panorama del centrodestra, in realtà, il primo a muoversi fiutando l'intoppo dell'attuale amministrazione sulla partita dei rifiuti è stato Angelo Vaccarezza. Con un banchetto di raccolta firme in corso Italia, qualche settimana fa, ha messo la bandierina di Forza Italia. Ribadendo che il partito c'è e vuole giocare la sua partita. Tra i nomi possibili nel centro moderato legato a Fi potrebbe esserci quello dell'ex parlamentare Franco Orsi, fratello di Fabio.

I movimenti avvengono anche a destra. In Fratelli d'Italia, dopo il fulmine legato alle dimissioni del presidente Claudio Cavallo, le manovre sono in mano all'imprenditore Matteo Debenedetti. Il suo nome è tra i papabili. «Come ho già detto, sto lavorando a mettere insieme una squadra - ha precisato-.

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

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Il nome sarà l'ultimo passaggio, una volta che ci sarà una squadra forte». Sempre all'interno di FdI c'è un'altra anima che si muove e che si contrappone al gruppo con cui aveva rotto Cavallo. Si tratta di Massimo Arecco, attuale consigliere comunale, ex assessore e vicesindaco nella giunta di Ilaria Caprioglio.

Nell'ambito del centrodestra, la Lega starebbe caldeggiando invece il nome di Paolo Canavese, referente di Autorità portuale di Sistema per Savona. Ipotesi però smentita dal diretto interessato. Il suo nome è già apparso in passato. Questa volta potrebbe scegliere di lasciare il porto in favore dell'attività politica e amministrativa. Del resto, chi meglio di lui potrebbe parlare al mondo dell'economia e agli imprenditori, vista l'esperienza maturata.

Infine, c'è sempre l'incognita di Piero Santi, il consigliere comunale recordman di preferenze. Fedele al centrodestra, non ha mai corso in prima persona per la poltrona da sindaco portando voti alla coalizione. Ora per alcune tensioni con Forza Italia potrebbero spingerlo a pensare a una propria lista autonoma. Un buon risultato, in una eventuale corsa al ballottaggio, potrebbe garantirgli un peso significativo. Potendo, così, giocarsi un ruolo importante nell'eventuale futura amministrazione.

- s.c. © RIPRODUZIONE RISERVATA Fabio Orsi Matteo Debenedetti Paolo Canavese Piero Santi Massimo Arecco.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Genova e Ucraina avviano scambio delle best practice


BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
Zes, qualcosa si muove
Impresa Portuale, tutto pronto per Gioia Tauro
A Umberto Masucci premio Guido Dorso
Cagliari sviluppa l'archeologia e i parchi regi
Genova e Ucraina avviano scambio delle best practice

Nel contesto della Conferenza Internazionale per la ripresa dell'Ucraina, tenutasi presso il Centro Congressi La Nuvola all'EUR a Roma, è stato sottoscritto un importante Memorandum of Understanding tra la Ukrainian Sea Ports Authority (USPA) e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, con l'obiettivo di avviare una collaborazione strutturata e duratura tra i due sistemi portuali. Presente il vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, l'accordo sottoscritto tra il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Matteo Paroli e il direttore generale dell'USPA, Oleksander Semyrga ha l'obiettivo di promuovere una cooperazione strutturata tra le due istituzioni, rafforzando il dialogo e lo scambio di buone pratiche nei settori della digitalizzazione, della sostenibilità ambientale, della sicurezza marittima, della promozione degli scambi commerciali e degli investimenti, nonché della formazione tecnica e dello sviluppo infrastrutturale. La firma dell'accordo si inserisce nel quadro più ampio della Conferenza per la Ripresa dell'Ucraina, organizzata con il sostegno dell'Unione Europea, delle Nazioni Unite e di numerosi organismi internazionali. L'evento ha visto la partecipazione di oltre 8.300 delegati, tra cui un centinaio di delegazioni ufficiali, 15 capi di Stato e di governo, circa 40 ministri degli Esteri, una decina di commissari europei, circa 40 organizzazioni internazionali e 2.000 rappresentanti del mondo imprenditoriale, di cui 500 italiani. Durante i lavori sono stati siglati oltre 200 accordi per un valore complessivo superiore ai 10 miliardi di euro, destinati a sostenere la ricostruzione economica e infrastrutturale del Paese. Il Memorandum, della durata iniziale di cinque anni, rappresenta un passo significativo nella costruzione di un ponte operativo tra il Mar Nero e il Mar Mediterraneo, a sostegno della ripresa economica ucraina e della proiezione internazionale dei porti italiani. L'intesa prevede la collaborazione per lo scambio di conoscenze e buone pratiche nella gestione portuale e nella digitalizzazione dei processi e lo sviluppo di progetti comuni in ambito ambientale, logistico e di sicurezza portuale, nonché il supporto allo sviluppo logistico e alla resilienza delle infrastrutture critiche. Sono inoltre previste attività congiunte di formazione, missioni tecniche, eventi e partecipazione a fiere internazionali.

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

MSC e Fincantieri accelerano su Explora Journeys: triplo evento a Genova per la flotta di lusso

Sei navi entro tre anni, 3,5 miliardi investiti e tecnologie green al centro del progetto Explora III , cerimonia della moneta per Explora IV e taglio lamiera di Explora V La flotta, interamente realizzata da Fincantieri, sarà composta da sei navi, di cui due già operative. Le prossime entreranno in servizio entro il 2028. L'investimento complessivo è di 3,5 miliardi di euro, con un impatto stimato in oltre 15 miliardi sull'economia italiana, grazie a una filiera nazionale e alla forte presenza di PMI. All'evento erano presenti rappresentanti istituzionali e i vertici di MSC e Fincantieri. Pierfrancesco Vago (MSC) ha sottolineato l'impegno verso la sostenibilità, mentre Luigi Matarazzo (Fincantieri) ha evidenziato la capacità del cantiere di anticipare il mercato. Le navi, ambasciatrici del Made in Italy, integrano soluzioni tecnologiche avanzate: cold ironing, LNG, riduzione delle emissioni e celle a combustibile. Explora Journeys, in soli due anni, si è già affermato come riferimento nel segmento dei viaggi di lusso su scala globale.


La Gazzetta Marittima

MSC e Fincantieri accelerano su Explora Journeys: triplo evento a Genova per la flotta di lusso

07/15/2025 15:56

Sei navi entro tre anni, 3,5 miliardi investiti e tecnologie green al centro del progetto Explora III , cerimonia della moneta per Explora IV e taglio lamiera di Explora V La flotta, interamente realizzata da Fincantieri, sarà composta da sei navi, di cui due già operative. Le prossime entreranno in servizio entro il 2028. L'investimento complessivo è di 3,5 miliardi di euro, con un impatto stimato in oltre 15 miliardi sull'economia italiana, grazie a una filiera nazionale e alla forte presenza di PMI. All'evento erano presenti rappresentanti istituzionali e i vertici di MSC e Fincantieri. Pierfrancesco Vago (MSC) ha sottolineato l'impegno verso la sostenibilità, mentre Luigi Matarazzo (Fincantieri) ha evidenziato la capacità del cantiere di anticipare il mercato. Le navi, ambasciatrici del Made in Italy, integrano soluzioni tecnologiche avanzate: cold ironing, LNG, riduzione delle emissioni e celle a combustibile. Explora Journeys, in soli due anni, si è già affermato come riferimento nel segmento dei viaggi di lusso su scala globale.

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Zanetti: "Economia del mare strategica, il Paese riparta da qui"

L'ad Costa Crociere e presidente Confitarma è delegato Confindustria per la Blue Economy A Roma ha presentato il piano per il futuro del settore. Nel 2026 Genova e la Liguria capitali

MASSIMO MINELLA


Zanetti: "Economia del mare strategica, il Paese riparta da qui"

Piccoli comuni, la rivoluzione delle Poste

di massimo minella Se l'Italia vuole davvero ripartire ed essere protagonista della scena internazionale allora scommetta sul suo bene più prezioso e naturale, il mare. Lo dice chiaramente, Zanetti, ad di Costa Crociere, presidente di Confitarma, a cui il leader di Confindustria Emanuele Orsini ha affidato la delega nazionale per la Blue Economy. Zanetti passa così all'azione presentando il primo documento strategico di Confindustria dedicato all'economia del mare, indicando una serie di azioni funzionali a garantire la competitività italiana. Il punto di partenza è rappresentato dai numeri dell'economia del mare, che ha raggiunto un valore totale di 216,7 miliardi di euro (178,3 nel 2024), rappresentando l'11,3% del Pil nazionale (10,2% dello scorso anno). Con oltre 230mila imprese e oltre un milione di occupati, inoltre, il settore è cresciuto nel biennio 2022-2024, del +2%. Per ogni euro investito nell'economia del mare, si arriva ad attivarne quasi due, anche se in alcuni settori, come la cantieristica navale, il moltiplicatore è molto superiore.

Di fronte a questi numeri Confindustria ha agito di conseguenza, affidando una delega ad hoc a Zanetti e creando un gruppo tecnico composto da rappresentanti del mondo associativo e di imprese del Sistema Confindustria, del mondo istituzionale e accademico. Definite le linee d'azione confindustriali, si è passati a indicare le strategie da seguire: potenziare le infrastrutture e la portualità, modernizzare i vettori e le flotte, investire nelle persone e nelle competenze.

«Per fare questo sono però necessarie risorse finanziarie, per favorire gli investimenti per le transizioni energetica e digitale del settore - spiega Zanetti - è obbligatorio proseguire nella semplificazione normativa e amministrativa, anche attraverso l'implementazione delle nuove tecnologie digitali ed è necessario puntare sulla comunicazione, per facilitare lo scambio di informazioni, la collaborazione e la creazione di una cultura nazionale sulla competitività del settore». Insomma, si può e si deve fare di più, agendo soprattutto in modo unitario a livello politico, rafforzando così il ruolo dell'Italia nello scenario mediterraneo.

Particolare attenzione rivestono in questo disegno i porti, «un asset cruciale per il commercio, per il turismo e per l'economia del Paese e che per renderli all'altezza delle sfide globali, più moderni, intermodali e sostenibili, hanno bisogno di azioni concrete e coordinate» prosegue Zanetti, chiedendo investimenti per ammodernare le infrastrutture, migliorare l'intermodalità, potenziare la connessione ferrovia-porto e ridurre l'impatto ambientale». Servono norme chiare e una governance dei porti semplificata «con una partecipazione effettiva degli stakeholder commerciali nella definizione delle scelte strategiche,

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

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

anche per evitare concorrenza interna tra porti italiani, con maggiore coordinamento tra Autorità di Sistema portuale e valorizzazione di una governance a livello locale più partecipativa, secondo il modello originario».

Altrettanto importante investire sul trasporto marittimo, settore chiave per il commercio globale, per cui «i due pilastri della competitività, Registro Internazionale e Tonnage Tax, non sono più sufficienti - spiega Zanetti - Serve una semplificazione normativa con norme più semplici e tempi più rapidi e serve anche procedere con la decarbonizzazione, con un equilibrio tra sostenibilità e competitività». Stesso discorso per la cantieristica navale, con politiche industriali per rafforzarne la leadership, e per il diporto nautico, con burocrazia e costi che ancora frenano la bandiera italiana.

Ma la sfida non sarà vinta senza un grande sforzo su persone e competenze con incentivi per le imprese che assumono giovani con profili tecnici specializzati e maggior dialogo tra istituzioni e privati per facilitare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro. Il 22 settembre al Nautico di Genova si riunirà il gruppo tecnico Economia del Mare per un incontro aperto a istituzioni, imprese e mondo accademico. E Nel 2026, Genova e la Regione Liguria saranno Capitale dell'Economia del Mare.

Una veduta dall'alto del porto di Genova.

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

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Genova, porto strategico per la Germania


Messaggero Marittimo.it

Genova, porto strategico per la Germania

GENOVA - Dialogo su **portualità, energia e cooperazione futura**: sono stati questi i temi al centro della **visita istituzionale a Genova dell'Ambasciatore di Germania in Italia, Hans-Dieter Lucas**, ricevuto dal **Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli**, nella storica cornice di Palazzo San Giorgio.

Nel corso dell'incontro, Paroli ha illustrato il profilo dei porti di Genova e Savona-Vado, sottolineando la solidità del contesto infrastrutturale e regolatorio in cui operano e l'impegno dell'Autorità nell'attrarre investimenti, **sia italiani che esteri**. Un focus particolare è stato dedicato al ruolo che i Ports of Genoa possono rivestire anche per il sistema logistico tedesco, come **snodo complementare rispetto ai tradizionali porti del Nord Europa**. Un'opportunità, questa, resa ancora più rilevante dalle attuali turbolenze che interessano le catene di approvvigionamento globali.

GENOVA - Dialogo su portualità, energia e cooperazione futura: sono stati questi i temi al centro della visita istituzionale a Genova dell'Ambasciatore di Germania in Italia, Hans-Dieter Lucas, ricevuto dal Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, nella storica cornice di Palazzo San Giorgio. Nel corso dell'incontro, Paroli ha illustrato il profilo dei porti di Genova e Savona-Vado, sottolineando la solidità del contesto infrastrutturale e regolatorio in cui operano e l'impegno dell'Autorità nell'attrarre investimenti, sia italiani che esteri. Un focus particolare è stato dedicato al ruolo che i Ports of Genoa possono rivestire anche per il sistema logistico tedesco, come snodo complementare rispetto ai tradizionali porti del Nord Europa. Un'opportunità, questa, resa ancora più rilevante dalle attuali turbolenze che interessano le catene di approvvigionamento globali. Il confronto ha toccato anche i temi dell'accesso ai mercati emergenti dell'Africa area in cui il sistema portuale ligure si propone come porta d'ingresso naturale e quelli legati alla transizione energetica. L'Ambasciatore Lucas ha mostrato particolare interesse per i progetti in corso nell'ambito dell'elettrificazione delle banchine (cold ironing), per l'introduzione del GNL e per lo sviluppo di tecnologie innovative a supporto della sostenibilità ambientale nei porti. La visita si è conclusa con un tour delle sale storiche di Palazzo San Giorgio e un cordiale saluto tra le due delegazioni. Commissario e Ambasciatore hanno condiviso la volontà di rafforzare le relazioni tra Italia e Germania anche attraverso nuove forme di collaborazione logistica ed energetica, con Genova come ponte strategico tra Mediterraneo e Mitteleuropa.

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

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

L'allarme di uno spedizioniere: "Diciotto giorni per un controllo, la merce deperibile lascia Genova per Rotterdam"


The Medi Telegraph

L'allarme di uno spedizioniere: "Diciotto giorni per un controllo, la merce deperibile lascia Genova per Rotterdam"

07/15/2025 19:02 Alberto Ghiara

L'Agenzia delle Dogane replica e apre la questione scanner: "Uno non funziona più da tempo e l'altro è difficilmente accessibile per i cantieri a San Benigno" Genova – Un container di merce deperibile fermo per quasi tre settimane nel porto di Genova per controlli doganali. Una fattura da 4mila euro di costi aggiuntivi per la sosta addebitati all'importatore. E un traffico di nicchia che di conseguenza lascia l'Italia e prende la via di Rotterdam. È quanto accaduto a uno spedizioniere genovese, come racconta Marinella Calabrò , consulente e esperta del settore, da una vita attiva nel campo del trading e delle spedizioni. «La casa di spedizioni - spiega Calabrò - sta preparando la citazione alla Dogana per avere l'accesso agli atti in vista del rimborso. Altrimenti si procederà per vie legali». Il danno non si riduce al sovracosto per la sosta, che va ad aggiungersi a diritti doganali e competenze dell'operatore già previsti. La merce, banane platano, in parte ha perso valore e in parte è stata gettata via perché non più vendibile. Su un valore iniziale di 16mila euro, «tutto questo - spiega ancora l'esperta - significa che la spedizione non ha prodotto nessun profitto». Qui di seguito, in sintesi, la ricostruzione dei fatti presentata dallo spedizioniere. Il container è arrivato a Genova il 31 maggio scorso. Il 4 giugno il Reparto antifrode della Dogana ha attivato la procedura di blocco Sva e chiesto di vedere i documenti originali. A questo punto cominciano i primi problemi («un'operazione di controllo come questa, del tutto legittima, deve concludersi in cinque giorni», dice Calabrò). Dopo due giorni, il 6 giugno, l'operatore spiega di aver sollecitato la Dogana a concludere la pratica, ma che gli è stato risposto che il container avrebbe dovuto essere passato allo scanner e completamente svuotato. Il 10 giugno però non si è ancora proceduto, perché lo scanner non funziona. Ci sono due aree private all'interno del porto storico di Genova, al terminal Gpt e al magazzino Thermocar, dove si effettuano le operazioni di controllo, ma entrambe non sono disponibili in quel momento in quanto congestionate. Lo spedizioniere chiede quindi alla Dogana di trasferire il container in un'area per i controlli fuori dal porto , presso la Logiservice al Mercato di Bolzaneto. L'autorizzazione arriva due giorni dopo, il 13 giugno. L'appuntamento per lo svuotamento però non arriva subito, sono necessari alcuni solleciti, in seguito ai quali, il 16 giugno, viene fissata la data del 18, alle 9 del mattino. Dopo l'ispezione del container da parte dei funzionari della dogana, alle tre di pomeriggio arriva il permesso per sbloccare la merce, che è quindi libera per la vendita. Ma a questo punto, trattandosi di frutta, piuttosto malconcia. «Il cliente - chiosa Calabrò - ha detto che sposterà il traffico su Rotterdam perché i transit time sono più veloci. Non si può tenere la merce deperibile ferma per 17 giorni. A Genova - si sfoga - non vorrà più venire nessuno. È giusto fare i controlli, ma in 5 giorni, non

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

in 17». Questo giornale ha segnalato il caso all' Agenzia delle Dogane di Genova che per il momento non ha rilasciato dichiarazioni ufficiali sull'episodio particolare. Dall'Agenzia sottolineano però alcuni aspetti. Il primo è che questo genere di controlli non si fanno a caso, ma dopo aver ricevuto un alert. Il secondo è che a Genova è rimasto attivo un solo scanner a San Benigno. L'altro che esisteva nel porto di Pra' è disattivo da tempo e deve essere sostituito. Inoltre i lavori in corso per i nuovi svincoli stradali intorno alla Lanterna nell'area di San Benigno, che non dipendono dalla Dogana, hanno reso difficilmente accessibile anche l'unico scanner rimasto, che viene utilizzato limitatamente e soltanto per ragioni antifrode. Il terzo punto è che le aree per i controlli devono essere consegnate da terminalisti privati, che spesso non sono subito disponibili e fanno aspettare a loro volta la Dogana.

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

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Il presidente di Confitarma: "La blue economy in Italia vale 216 miliardi". Genova capitale del mare nel 2026


The Medi Telegraph

Il presidente di Confitarma: "La blue economy in Italia vale 216 miliardi". Genova capitale del mare nel 2026

07/16/2025 01:01

Presentato il position paper di Confindustria, Zanetti: "Il settore rappresenta più dell'11% del Pil nazionale" Roma – « L'economia del mare è un «settore strategico per l'Italia e ha raggiunto un valore totale di 216,7 miliardi di euro rispetto ai 178,3 del 2024 (+21,5%), di cui 76,6 miliardi di euro di impatto diretto, rappresentando l'11,3% del Pil, dal 10,2% dello scorso anno. Con oltre 230mila imprese e oltre un milione di occupati. E con un incremento, nel biennio 2022-2024, del +2% del numero di imprese del comparto». Il compito di contare i numeri del pallottoliere della Blue Economy è affidato a Mario Zanetti , delegato del presidente di Confindustria per l'Economia del Mare che ha presentato il documento strategico di Confindustria su "Economia del mare. Azioni strategiche per la competitività del Paese". «Per ogni euro investito nell'economia del mare - indica il numero uno di Confitarma - si arriva mediamente ad attivarne quasi due. In alcuni settori, come ad esempio la cantieristica navale, il valore del moltiplicatore è molto superiore». Confindustria «ha individuato un nuovo approccio di politica industriale basato su tre driver strategici: potenziare infrastrutture e portualità; modernizzare vettori e flotte, investire nelle persone e competenze». Supportati da tre fattori: «risorse finanziarie, per favorire gli investimenti per le transizioni energetica e digitale del settore; semplificazione normativa e amministrativa, anche attraverso l'implementazione delle nuove tecnologie digitali; comunicazione, per facilitare lo scambio di informazioni, la collaborazione e la creazione di una cultura nazionale sulla competitività del settore». Per Confindustria «è necessario - spiega Zanetti - dare sempre più voce all'intera filiera di questo comparto che si conferma da anni in crescita costante». L'economia del mare «necessita di una strategia politica unitaria e sistemica per far crescere la competitività del paese, rafforzando il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e sui mercati globali»; «serve una visione strategica condivisa tra

Presentato il position paper di Confindustria, Zanetti: "Il settore rappresenta più dell'11% del Pil nazionale" Roma - « L'economia del mare è un «settore strategico per l'Italia e ha raggiunto un valore totale di 216,7 miliardi di euro rispetto ai 178,3 del 2024 (+21,5%), di cui 76,6 miliardi di euro di impatto diretto, rappresentando l'11,3% del Pil, dal 10,2% dello scorso anno. Con oltre 230mila imprese e oltre un milione di occupati. E con un incremento, nel biennio 2022-2024, del +2% del numero di imprese del comparto». Il compito di contare i numeri del pallottoliere della Blue Economy è affidato a Mario Zanetti , delegato del presidente di Confindustria per l'Economia del Mare che ha presentato il documento strategico di Confindustria su "Economia del mare. Azioni strategiche per la competitività del Paese". «Per ogni euro investito nell'economia del mare - indica il numero uno di Confitarma - si arriva mediamente ad attivarne quasi due. In alcuni settori, come ad esempio la cantieristica navale, il valore del moltiplicatore è molto superiore». Confindustria «ha individuato un nuovo approccio di politica industriale basato su tre driver strategici: potenziare infrastrutture e portualità; modernizzare vettori e flotte, investire nelle persone e competenze». Supportati da tre fattori: «risorse finanziarie, per favorire gli investimenti per le transizioni energetica e digitale del settore; semplificazione normativa e amministrativa, anche attraverso l'implementazione delle nuove tecnologie digitali; comunicazione, per facilitare lo scambio di informazioni, la collaborazione e la creazione di una cultura nazionale sulla competitività del settore». Per Confindustria «è necessario - spiega Zanetti - dare sempre più voce all'intera filiera di questo comparto che si conferma da anni in crescita costante». L'economia del mare «necessita di una strategia politica unitaria e sistemica per far crescere la competitività del paese, rafforzando il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e sui mercati globali»; «serve una visione strategica condivisa tra industria e istituzioni, una governance efficace, e investimenti mirati su infrastrutture, flotte e capitale umano». Sono previste quindi iniziative in occasione del Salone Nautico di Genova a settembre, nel 2026 con Genova e la Regione Liguria "capitale dell'economia del mare", nel 2027 quando saranno Napoli e la Regione Campania a raccogliere il testimone, confermando la centralità del Mezzogiorno nello sviluppo marittimo nazionale e internazionale. Il ministro del Mare Nello Musumeci parla di miracolo: «Senza negare le difficoltà del quadro geopolitico sono convinto che malgrado le difficoltà del momento non si può non prendere atto di un piccolo miracolo, l'economia del mare cresce in maniera visibile».

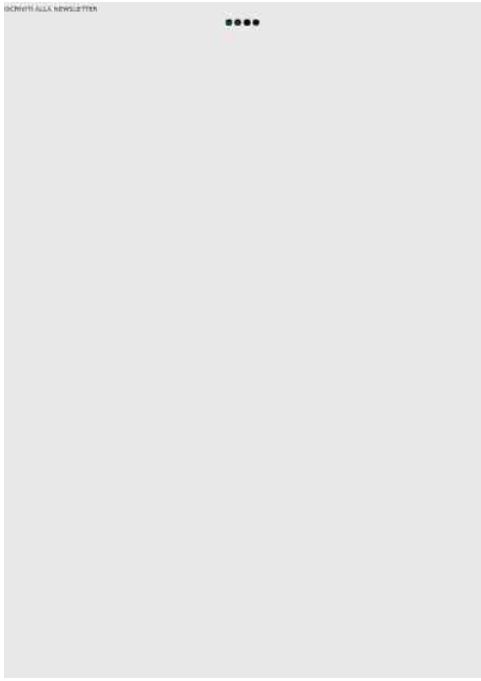
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

transportonline.com

Genova, Voltri

Alessandria rilancia: nasce l'hub logistico strategico che collega l'Italia all'Europa

Transportonline



Presentato il masterplan del nuovo polo di Alessandria Smistamento: 370 milioni per 4 poli funzionali senza consumo di suolo È stato presentato presso l' Università del Piemonte Orientale il masterplan del nuovo hub logistico e urbano di Alessandria Smistamento , un'infrastruttura destinata a connettere l'Italia ai corridoi logistici europei. Il progetto è il frutto di un protocollo d'intesa firmato nel marzo 2023 e si sviluppa su oltre 1 milione di metri quadrati di aree ferroviarie di proprietà di RFI, FS Logistix e Trenitalia . Sarà realizzato attraverso un mix di fondi pubblici e privati tramite finanza di progetto . Quattro poli funzionali: merci, persone, natura, energia Il nuovo hub logistico di Alessandria si articolerà in quattro poli funzionali : Polo merci : oltre 300.000 mq, gru a portale da 45 m, binari da 750 m, aree per TIR e container, svincolo diretto con l'A26 Polo persone : servizi alla mobilità e spazi urbani Polo natura : aree verdi e ricucitura ecologica Polo energia : infrastrutture sostenibili e impianti a fonti rinnovabili Il tutto senza consumo di suolo pubblico , elemento chiave per la sostenibilità dell'intervento. Investimento da 370 milioni: partiti i primi lavori L'opera sarà realizzata in più fasi. La prima fase da 40 milioni di euro è già stata avviata con l'assegnazione della gara per la progettazione esecutiva e l'avvio dei cantieri. Il valore complessivo dell'investimento è di circa 370 milioni di euro . Nodo strategico per la logistica europea Il nuovo hub si trova nel cuore del triangolo Torino-Genova-Milano , lungo il corridoio europeo Mare del Nord-Reno-Mediterraneo . Potenzierà i traffici ferroviari dei Ports of Genoa , primo gateway marittimo d'Italia, che già oggi movimentano il 33% del traffico container nazionale . Alessandria Smistamento nella ZLS del Mar Ligure Occidentale Lo scalo ferroviario di Alessandria Smistamento è già collegato con i porti di Genova Prà e Savona-Vado e sarà inserito nella Zona Logistica Semplificata (ZLS) del Mar Ligure Occidentale , attirando investimenti produttivi e imprese ad alto valore aggiunto . Un hub per la decarbonizzazione della supply chain Il nuovo hub di Alessandria sarà un polmone retroportuale essenziale per: alleggerire il traffico su gomma promuovere la logistica ferroviaria intermodale ridurre le emissioni lungo la supply chain europea rafforzare la competitività del sistema logistico italiano Fonte: EUROMERCI

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

Il Fatto Quotidiano

La Spezia

Crosetto-Pinotti, missione subacquea

Marco Grasso


TEMPO DI BILANCI
SOLDI EUROPEI Tagli a sociale, agricoltura e clima. La Commissione aumenta pure alcune tassazioni, come quella sui tabacchi. Oggi il piano
FRANCIA MANOVRA LACRIME E SANGUE, MA PIÙ ARMI
Ursula crea il super fondo per rimpinguare la Difesa
Crosetto-Pinotti, missione subacqua

GenovaUn "centro di eccellenza per la ricerca, l'innovazione e la cooperazione strategica del dominio underwater"; un "volano per il recepimento di capitali privati nazionali"; "un punto di riferimento per l'innovazione e la valorizzazione delle risorse subacquee", in grado di promuovere "sinergie pubblico-private e la leadership nazionale e internazionale in un settore in continua evoluzione".

Viene presentata così la Fondazione Polo Nazionale Dimensione Subacquea (Pns), il nuovo ente di diritto privato fondato dal Ministero della Difesa, di cui fanno parte anche i ministeri delle Imprese e dell'Università, vari atenei italiani, e i produttori di armi attraverso l'Aiad (la federazione aziende italiane per l'aerospazio, la difesa e la sicurezza). Lunedì scorso la fondazione, che ha sede a La Spezia, presso il centro di supporto e sperimentazione della Marina Militare, ha riunito per la prima volta il Consiglio d'amministrazione. Alla sua guida, in pieno spirito bellico-bipartisan, è stata nominata l'ex ministra della Difesa del Pd Roberta Pinotti, una carica fiduciaria del dicastero guidato oggi da Guido Crosetto.

La luna di miele fra i due non è cosa nuova, al punto che nel 2014 Crosetto, esponente di spicco di Fratelli D'Italia, arrivò a dire nel corso di un'ospitata televisiva su La7 che avrebbe votato Roberta Pinotti in caso di candidatura a presidente della Repubblica. Era l'anno in cui Roberta Pinotti era ministro della Difesa, carica che ha tenuto fino al 2018, mentre Crosetto, corsi e ricorsi della storia, proprio nel 2014 lasciava (temporaneamente) l'impegno politico per andare a fare il presidente di Aiad, e cioè il rappresentante dell'industria privata delle armi italiana.

E il rapporto fra pubblico e privato - con la dichiarata intenzione di attirare capitali privati in progetti pubblici sulla sicurezza - è un po' la chiave di questa nuova fondazione, che si propone di trasformare il porto di La Spezia in un hub internazionale della subacquea.

Un settore che, racconta Pinotti a Repubblica, "ci chiama a un doppio fronte, quello civile e quello militare". Anche se, a guardare bene gli attori che guidano il progetto, sembra di capire che si tratti soprattutto di un'iniziativa che di civile ha ben poco. Il presidente onorario di Pns è Enrico Credendino, capo di stato maggiore della Marina Militare, il vicepresidente Luca Andreoli, amministratore delegato di Difesa Servizi Spa, società in house del Ministero, che ha il compito di amministrare gli asset della Difesa. Sul sito della Fondazione sono pubblicati bandi sulla digitalizzazione della Marina. Ma i campi di ricerca e applicazione spaziano dalla cybersecurity agli apparati militari sottomarini. All'orizzonte ci sono i fondi del riarmo europeo e la ricostruzione in Ucraina, che vede già in prima fila realtà come Leonardo e Fincantieri.

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

Il Fatto Quotidiano

La Spezia

L'iniziativa è monitorata con attenzione dalla Rete No Disarmo, che già da qualche anno protesta contro un'altra iniziativa organizzata a La Spezia: Sea Future, fiera nata come iniziativa legata alla Blue Economy, l'economia del mare, e diventata secondo le associazioni pacifiste "un'operazione di greenwashing", che in realtà cela una fiera internazionale degli armamenti navali.

Corriere Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

Ancisi (LpRa): «Crociere, servono misure compensative»

Lista per Ravenna chiede azioni per mitigare l'effetto del Terminal


Ravenna

ECONOMIA

Dazi Usa, Guberti lancia l'allarme «Evitare la spirale protezionistica»

Il presidente della Camera di commercio propone il dialogo e annuncia un bando per sostenere le piccole imprese locali

Ancisi (LpRa): «Crociere, servono misure compensative»

La vita degli sfollati ucraini in una mostra e in un talk

RAVENNA Un ordine del giorno depositato in Consiglio Comunale da Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna, riaccende i riflettori sui grandi interventi infrastrutturali in corso sul litorale nord ravennate: il rigassificatore di Punta Marina e il nuovo terminal crocieristico di Porto Corsini. Due opere strategiche, ma che, secondo Ancisi, stanno generando «costi sociali e ambientali insostenibili per i residenti» e per le quali serve un piano di «mitigazione e compensazione» concreto.

Partendo dal rigassificatore, Ancisi ricorda come la sezione regionale della Corte dei Conti abbia recentemente sollecitato il Comune di Ravenna a vigilare con attenzione sull'utilizzo dei 20 milioni di euro stanziati dalla società FSRU (SNAM) come compensazione per l'opera. Tali risorse, specifica la Corte, devono essere destinate a «interventi in grado di apportare benefici compen«L'unica strada di accesso al terminal è via Molo San Filippo, «una via stretta e priva di spazi ciclo-pedonali», su cui si prevede il transito di 600 mila mezzi a motore l'anno. «Una pressione che alimenta una bolla d'aria soffocante», commenta Ancisi, ricordando anche l'innalzamento della classe acustica della zona da III a IV livello, che permette limiti più alti di rumorosità fino a 60 decibel nelle ore diurne. Alla luce di questi impatti, Ancisi propone un'azione concreta: «È indispensabile che il Comune si attivi per stipulare un accordo con l'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna, appaltante dell'opera, e con Ravenna Civitas Cruise Port, società concessionaria del terminal, per realizzare interventi di mitigazione e compensazione ambientale e sociale».

Tra le misure suggerite, Ancisi indica «la messa in sicurezza della viabilità attuale, l'introduzione di trasporti elettrici per merci e passeggeri, e soprattutto la realizzazione di una viabilità alternativa che eviti l'attraversamento di Porto Corsini da parte del traffico portuale». In alternativa, propone la creazione di strutture logistiche per il trasferimento sostenibile dei crocieristi e delle merci.

Ravenna Today

Ravenna

Sedici migranti a bordo della Ocean Viking, confermato lo sbarco a Fabbrica Vecchia

Si tratta del 22esimo sbarco al porto di Ravenna È previsto per mercoledì alle 16 alla banchina di Fabbrica Vecchia a Marina di Ravenna, lo sbarco della nave Ocean Viking, con a bordo 16 persone . Sabato mattina la nave dell'ong Sos Mediterranee ha soccorso 16 migranti al largo delle coste libiche. Da quanto si apprende, a bordo della nave ci sarebbero sei minori non accompagnati. Tra le persone salvati ci sarebbero anche due casi che richiedono assistenza sanitaria. Si tratterà del 22esimo sbarco di migranti al porto di Ravenna. RavennaToday è in caricamento.



Ravenna Today

Sedici migranti a bordo della Ocean Viking, confermato lo sbarco a Fabbrica Vecchia

07/15/2025 13:49

Si tratta del 22esimo sbarco al porto di Ravenna È previsto per mercoledì alle 16 alla banchina di Fabbrica Vecchia a Marina di Ravenna, lo sbarco della nave Ocean Viking, con a bordo 16 persone . Sabato mattina la nave dell'ong Sos Mediterranee ha soccorso 16 migranti al largo delle coste libiche. Da quanto si apprende, a bordo della nave ci sarebbero sei minori non accompagnati. Tra le persone salvati ci sarebbero anche due casi che richiedono assistenza sanitaria. Si tratterà del 22esimo sbarco di migranti al porto di Ravenna. RavennaToday è in caricamento.

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

ravennawebtv.it

Ravenna

Ravenna in Comune: La bonifica del cimitero navale


ravennawebtv.it

Ravenna in Comune: La bonifica del cimitero navale

07/15/2025 10:10

"La vicenda processuale che ruotava attorno alla Berkan B e al suo affondamento nella Piallassa dei Piomboni si è conclusa. E abbiamo letto sulla stampa come: «Affondamento Berkan B, reato c'è, ma fatto tenue: assolto Daniele Rossi. Per l'ex presidente dell'Autorità portuale l'accusa di inquinamento derubricata da dolosa a colposa. Dovrà comunque risarcire le associazioni ambientaliste. Resta l'inquinamento, resta la carcassa della nave semi-affondata, resta il danno ambientale alla Piallassa dei Piomboni». Così Il Resto del Carlino dello scorso 3 luglio , il giorno dopo la pronuncia della sentenza. Così ha commentato Italia Nostra che si era costituita parte civile dopo aver denunciato quanto stava accadendo nel febbraio 2019: «l'assoluzione per particolare tenuità del fatto implica il riconoscimento della responsabilità dell'imputato per quanto accaduto. Ma il Giudice ha ritenuto che il danno comportato sia stato esiguo e riparato – con oltre 10 milioni di euro di soldi pubblici – dalla rimozione del relitto. Il "colpevole" è stato dunque individuato, ma la colpa commessa trascurabile. In poche parole, il contrario di ciò che premeva evidenziare da parte di chi si è mobilitato per denunciare il fatto e doverosamente costituito parte civile: ovvero non puntare il dito contro questo o quel personaggio, ma indicare il danno ambientale patito dal nostro territorio, con l'auspicio che episodi del genere potessero non accadere più». Come Ravenna in Comune abbiamo contribuito, per quanto possibile, a mantenere desta l'attenzione pubblica sin dal 3 gennaio 2019 (La Piallassa dei misteri) ponendo domande sulle «navi arenate. Quando verranno rimosse? Al momento, invece di calare, sono anzi aumentate di un'unità, o almeno si sono aggiunti i pezzi semiaffondati della Berkan B. Un cimitero navale a cielo aperto». Così scrivevamo.

"La vicenda processuale che ruotava attorno alla Berkan B e al suo affondamento nella Piallassa dei Piomboni si è conclusa. E abbiamo letto sulla stampa come: «Affondamento Berkan B, reato c'è, ma fatto tenue: assolto Daniele Rossi. Per l'ex presidente dell'Autorità portuale l'accusa di inquinamento derubricata da dolosa a colposa. Dovrà comunque risarcire le associazioni ambientaliste. Resta l'inquinamento, resta la carcassa della nave semi-affondata, resta il danno ambientale alla Piallassa dei Piomboni». Così Il Resto del Carlino dello scorso 3 luglio , il giorno dopo la pronuncia della sentenza. Così ha commentato Italia Nostra che si era costituita parte civile dopo aver denunciato quanto stava accadendo nel febbraio 2019: «l'assoluzione per particolare tenuità del fatto implica il riconoscimento della responsabilità dell'imputato per quanto accaduto. Ma il Giudice ha ritenuto che il danno comportato sia stato esiguo e riparato - con oltre 10 milioni di euro di soldi pubblici - dalla rimozione del relitto. Il "colpevole" è stato dunque individuato, ma la colpa commessa trascurabile. In poche parole, il contrario di ciò che premeva evidenziare da parte di chi si è mobilitato per denunciare il fatto e doverosamente costituito parte civile: ovvero non puntare il dito contro questo o quel personaggio, ma indicare il danno ambientale patito dal nostro territorio, con l'auspicio che episodi del genere potessero non accadere più». Come Ravenna in Comune abbiamo contribuito, per quanto possibile, a mantenere desta l'attenzione pubblica sin dal 3 gennaio 2019 (La Piallassa dei misteri) ponendo domande sulle «navi arenate. Quando verranno rimosse? Al momento, invece di calare, sono anzi aumentate di un'unità, o almeno si sono aggiunti i pezzi semiaffondati della Berkan B. Un cimitero navale a cielo aperto». Così scrivevamo. Di fatto in Consiglio Comunale e in Commissione Consultiva l'allora nostro capogruppo, Massimo Manzoli, ha ripetutamente sollecitato quell'intervento che continuava a mancare. A mancare non sono state invece le minacce dell'ex Presidente dell'Ente Porto che ha continuato a negare l'inquinamento e a promettere di querelare chiunque avesse detto il contrario. Dopo pochi giorni dalla sentenza, sono già spariti dalle cronache sia la Berkan B, che ha lasciato "il suo posto" nella Pialassa, che Rossi, che ha lasciato "il suo posto" nell'Autorità Portuale. Probabilmente entro poco tempo nessuno si ricorderà più dei loro nomi, ma sarebbe bene invece che non fosse così. C'è ancora quel cimitero navale di cui parlavamo più di sei anni fa da togliere di mezzo. Come Ravenna in Comune riteniamo perciò indispensabile rinnovare l'attenzione sulle altre 5 imbarcazioni che ingombrano la Piallassa dei Piomboni. Non occorre un'indagine particolarmente raffinata per scoprirle. Basta andare su Google Maps per trovare, giusto ingrandendo un po' l'immagine, il "Cimitero delle Navi di Ravenna". Quasi che fosse la tappa di un giro turistico. Secondo le informazioni a suo tempo diffuse dall'Ente Porto, l'Autorità Portuale avrebbe

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

dovuto rimuovere almeno uno dei natanti entro il 2024, Oremburggazprom, per passare poi ad un secondo (V. Nikolayev) nel 2026. Erano considerati lavori urgenti. Che ne è stato? Eppure dalla documentazione pubblicata dall'AdSP-MACS si evinceva che «l'ispezione e ricognizione effettuata dalla Capitaneria di Porto di Ravenna in data 21.01.2021 ha riscontrato, in vari punti, riduzioni dello spessore della lamiera che hanno causato cedimenti strutturali con voragini e crepe profonde visibili anche dalla superficie ed in immersione, presumibili conseguenza dell'azione corrosiva dell'acqua marina e delle intemperie». La Piallassa dei Piomboni non è il Mare della Serenità che sta sulla Luna o la Pianura Dorata che si trova su Marte. È un bacino di acqua salmastra a due passi dalle spiagge turistiche ravennati. Il Cimitero delle Navi è contiguo ad un'area ZSC ZPS, zona del Parco del Delta del Po ovvero sottoposta alle stringenti Direttive europee per la conservazione dell'ambiente e della fauna selvatica. Siamo nel Comune di Ravenna, nella Provincia di Ravenna, nella Regione Emilia-Romagna, nella nazione chiamata Italia che aderisce alla Unione Europea. Come è possibile che, senza arrivare alla UE, né il Ministro dell'Ambiente, né la Regione, né il Parco del Delta, né la Provincia, né il Comune, l'AUSL Romagna, ARPA-ER, la Capitaneria di Porto, l'Agenzia del Demanio, e qualche altro ente ci sfuggirà, insomma nessuno si curi della eliminazione del Cimitero delle Navi da parte dell'Autorità Portuale ravennate? Non è certo un'assurdità giungere alla conclusione che, senza la denuncia di Italia Nostra, il Cimitero delle Navi sarebbe ancora composto da sei unità! E, a proposito, cosa aspettano le assessore comunali ai diritti degli animali, alle aree naturali e alle autorizzazioni ambientali a ringraziarne pubblicamente l'operato di alta valenza civica? Il nuovo Sindaco ha appena presentato le sue Linee programmatiche . Almeno a parole ha messo in testa ad ogni altra priorità "Ambiente, tutela e salvaguardia del territorio". Ravenna in Comune chiede allora al Sindaco di tener fede al proprio programma: chieda al neo commissario dell'AdSP-MACS, il Professor Francesco Benevolo, di dare priorità all'eliminazione del Cimitero delle Navi dalla Piallassa del Piombone. Altrimenti con i ritmi attuali non c'è nessuna possibilità che si ripristini l'habitat entro i cinque anni di mandato della giunta Barattoni, per quanto sia appena iniziato. E nemmeno del mandato del Prof. Benevolo, per quanto, come Presidente, debba ancora inaugurarlo. A nome della cittadinanza restiamo in attesa di un pubblico riscontro. Oppure, ce lo dica chiaramente: "Ambiente, tutela e salvaguardia del territorio" sono solo fuffa senza sostanza.".

Il Tirreno

Livorno

Costruire il futuro della città: ecco cosa serve


LIVORNO

DITELO AL TIRRENO

Scrivete a cronacalivorno@iltirreno.it

La parola ai lettori

L'ANALISI

Stop al declino demografico con politiche strutturali su welfare, scuola e lavoro

L'INTERVENTO

La costa sempre più fanalino di coda

Il Pd di Livorno esprime forte preoccupazione per lo stallo a cui il Governo Meloni sta condannando la portualità italiana. È incredibile e inaccettabile che, in una fase così cruciale per lo sviluppo infrastrutturale del Paese, i porti e con loro chi ci lavora e ci opera debbano vivere questa situazione che è frutto delle tensioni interne alla maggioranza di governo. Ecco perché chiediamo con fermezza al Ministro delle Infrastrutture di procedere con urgenza alla nomina del nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, e di affrontare il nodo del commissario per la realizzazione della Darsena Europa nel rispetto del territorio, e in concerto con la Regione Toscana, principale finanziatrice dell'opera. Sono scelte fondamentali e improcrastinabili. La Darsena Europa, opera prioritaria del nuovo Piano Regolatore Portuale rappresenta, infatti, il cuore dello sviluppo del porto di Livorno e dell'intero sistema logistico toscano, nonché una irrinunciabile opportunità di rilancio economico e occupazionale del territorio, nell'interesse pubblico e a beneficio della collettività. È una progettualità che il Pd, nel corso degli anni, ha difeso con le unghie e con i denti, portando in approvazione in tutti i livelli amministrativi atti fondamentali per la nascita e l'evoluzione di questa opportunità. Un lavoro che a livello regionale, grazie alle scelte del Presidente Giani e della maggioranza in Consiglio, ha visto l'assunzione di impegni di bilancio fondamentali e rilevantissimi: provvedimenti che hanno invece sempre ricevuto il voto contrario del centrodestra. L'opera, nel rispetto degli orientamenti espressi dal Prp, nelle sue fasi di redazione sulle sue finalità e utilizzo, prevede una Fase 1, per la realizzazione di una parte destinata al traffico contenitori, che potrà accogliere due navi contemporaneamente, e una Fase 2 per le autostrade del mare. La sua realizzazione garantirà spazi sufficienti per lo sviluppo coerente di tutte le tipologie di attività presenti nel nostro scalo, ottimizzando l'utilizzo delle aree in essere, valorizzando la dimensione multipurpose del nostro Porto. L'interesse di importanti operatori internazionali e locali è la dimostrazione dell'importanza strategica dell'opera, la cui realizzazione impone tempi certi e un iter che non può permettersi rallentamenti. La procedura ad evidenza pubblica per la concessione del terminal permetterà di avviare la Fase 1 della Piattaforma: imboccatura e opere di difesa, dragaggi, infrastruttura per il traffico contenitori unitaria, e i collegamenti viari e ferroviari. Ecco perché serve arrivare, il prima possibile, alla nomina del nuovo Presidente. In questo contesto ci conforta l'arrivo di Davide Gariglio che sta svolgendo la funzione di Commissario e che potrà contare, oggi come in futuro sul nostro sostegno e supporto nel totale rispetto di un'autonomia che rappresenta garanzia per tutte e tutti. Ma adesso, e torniamo a rivolgerci al Governo nazionale, serve non perdere neanche un giorno perché il porto di Livorno e l'interporto di Guasticce

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

Il Tirreno

Livorno

hanno bisogno di continuare a correre verso il raggiungimento di obbiettivi strategici come, ad esempio, la realizzazione delle connessioni porto-interporto-corridoio TEN-T che sono parte integrante del progetto: ecco perché il Governo nazionale deve provvedere al ripristino dei finanziamenti tagliati per i raccordi ferroviari. A questo si deve aggiungere anche la grande partita legata alla Zls (Zona Logistica Semplificata) con una riflessione su tutti i possibili interventi, anche di proroga delle tempistiche, finalizzati sia all'attrazione di investimenti stabili che all'ammortamento di beni strumentali. Serve, a nostro avviso, anche un nuovo Accordo di Programma per completare le interconnessioni viarie, ferroviarie ed energetiche. È prioritario riconoscere inoltre il lavoro portuale tra le categorie usuranti e sbloccare il fondo per l'incentivo all'esodo dei lavoratori portuali. E crediamo, altresì, che ci si debba impegnare in una sfida legata anche al tema della formazione, con il coinvolgimento del mondo della scuola e dell'università. Sono temi di scenario che si intrecciano con la piena operatività dello scalo portuale di Livorno per il quale si deve giungere, il prima possibile, come previsto dalla fase 1 sia al completamento del microtunnel con il collegamento dei nuovi tubi per l'allargamento del canale di accesso come alla resecazione della banchina Tripoli per ottimizzare le manovre navali. Invitiamo dunque le istituzioni, le imprese e le rappresentanze sindacali a una coesione concreta e responsabile per non perdere questa occasione storica. Dobbiamo farci trovare pronti per affrontare le sfide del presente e costruire un futuro solido e sostenibile per Livorno, la Toscana e il Paese. Alessandro Franchi (segretario Federazione Pd) Alberto Brilli (segretario Unione comunale) Simonetta Bagnoli (segretaria Circolo Pd Economia Marittima) Francesco Gazzetti (consigliere regionale Pd)

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

La Nazione

Livorno

I cantieri della Darsena Europa Terminal da 620mila metri quadri

E' il primo step dello scalo verso il mare. Iniziati i lavori di dragaggio dopo la bonifica


21.
Le eccellenze del territorio
Economia
I cantieri della Darsena Europa
Terminal da 620mila metri quadri
E' il primo step dello scalo verso il mare. Iniziati i lavori di dragaggio dopo la bonifica
Il «Genio Toscano» all'Expo di Osaka 2025
Investimenti green per la Larderello Group
Vieni a divertirti come un matto!
CavallinoMatto
Parco Divertimenti
www.cavallinomatto.it

di Luca Filippi LIVORNO Mentre oggi a Roma, in commissione parlamentare, è previsto il voto di ratifica per la presidenza dell'Autorità di Porto a Davide Gariglio, a Livorno si è fatto il punto sui cantieri della Darsena Europa e dei collegamenti con l'interporto di Guasticce (e non solo), nella prima tappa del tour di monitoraggio del Priim, il piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità della Toscana.

«Darsena Europa, l'opera di espansione a Mare dello scalo labronico - ha spiegato Gariglio - nella sua prima fase prevede la realizzazione di un terminal container da 620.000 mq con una banchina di 60.000 mq di superficie e 1200 metri di lunghezza e un piazzale di 560.000 mq».

Gariglio ha ricordato che gli interventi per la realizzazione dei dragaggi e delle opere marittime e di difesa sono stati avviati il 12 maggio, dopo il completamento della progettazione esecutiva e delle opere di bonifica bellica. Il cronoprogramma delle opere, che si pone di traguardare la messa in esercizio del terminal container entro il 2030 e prevede tra le altre cose l'allargamento della strada di accesso al cantiere, la realizzazione di un nuovo molo di sopraflutto (Diga Nord), la riconfigurazione e il prolungamento della diga del Marzocco (Diga Sud), lo smontaggio e riconfigurazione del tratto settentrionale della diga della Meloria (Nuova Diga della Meloria) e i dragaggi per portare i fondali del canale di accesso a -17 metri nel tratto esterno e a -16 in quello interno. Collegati ai lavori principali anche quelli di consolidamento della prima vasca di colmata, avviati nel 2023 e di cui è prevista l'ultimazione a giugno del 2027.

Come sottolineato da Gariglio, l'investimento complessivo per la parte pubblica ha raggiunto oggi la cifra di 555 milioni di euro, cento in più rispetto all'importo originario, un incremento dovuto in parte alla necessità di modificare il progetto iniziale, prevedendo l'ampliamento della vasca di colmata del futuro terminal RO/RO con l'obiettivo di permetterle di contenere interamente i 17 milioni di metri cubi di sedimenti risultanti dalle attività di dragaggi.

«Oltre a Darsena Europa - ha sottolineato l'assessore regionale Stefano Baccelli - sono in fase di realizzazione una serie di collegamenti che potrà consentire anche ai megacontainer di sbarcare a Livorno e di arrivare nel corridoio Mediterrano-Nord Europa fino ad Oslo, fino ad Helsinki - ha detto Baccelli. «Mi riferisco - ha detto - oltre alla Darsena Europa, allo scavalco Porto-Interporto che è in fase di realizzazione, ai lavori che Rfi sta proseguendo sulla Prato-Bologna con la riprofilatura di quaranta chilometri di gallerie, ma anche della necessità di un finanziamento che è stato eliminato dall'attuale governo all'inizio della legislatura, che è quello per il collegamento della Collesalvetti-Vada e per

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

La Nazione

Livorno

il bypass di Pisa».

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

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Livorno

Livorno, parla Nereo Marcucci

Infrastrutture, ritardi sulla costa «Serve un cambio di passo»


14

I FATTI DELLA CITTÀ
La cronaca

Laviosa, cresce il fatturato
Numeri positivi del gruppo

«Dimostrato capacità di crescita, visione strategica e resilienza operativa» Il presidente ringrazia tutti quelli che lavorano ogni giorno con passione

Infrastrutture, ritardi sulla costa «Serve un cambio di passo»

Presenza consolidata in Europa

Ricette di Maremma

IN EDICOLA A 5,90 € IN PIÙ

LA NAZIONE

Confindustria monitora l'andamento della realizzazione di infrastrutture che ritiene cruciali per il consolidamento delle attività industriali di Livorno, Piombino e Carrara e, auspicabilmente, per la loro crescita.

«L'idea che avevamo circa la necessità di un cambio di passo trova conferma dalla lettura del PRIIM 2025 e dagli interventi ascoltati» spiega Nereo Marcucci, delegato per le infrastrutture della Confindustria Toscana Centro e Costa e coordinatore della Commissione Infrastrutture e Logistica di Confindustria Toscana».

«Non compete ad un'associazione di rappresentanza - continua Marcucci - stabilire come questo debba avvenire: scelta che spetta alle istituzioni elettive ed al loro rapporto con il Governo centrale.

Il cambio di passo necessario al rilancio dell'economia della costa soffre di due disallineamenti, come certifica il rapporto Irpet del giugno scorso: Il primo: la nostra soddisfazione per l'avanzamento dei progetti, delle dotazioni finanziarie e della realizzazione di alcune infrastrutture, tramviarie, ferroviarie e stradali in Toscana ha un contrappasso. Non se ne registra alcuna per quelle della Toscana costiera. L'impegno pressante della Regione verso il Governo centrale, verso Rfi e Anas e verso gli altri decisori come il Ministero dei Trasporti non hanno dato risultati.

Il secondo: il presidente designato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio - seppur da remoto per il grave lutto che lo ha colpito - ha descritto puntualmente un cronoprogramma per la realizzazione del primo lotto di Darsena Europa, pur considerando le 11 prescrizioni ricordate anche stamani da Arpat».

Messaggero Marittimo

Livorno

Confcommercio: Sul porto di Livorno non bastano i progetti. Ora servono risorse e autorizzazioni


Messaggero Marittimo.it

Confcommercio: "Sul porto di Livorno non bastano i progetti. Ora servono risorse e autorizzazioni"

LIVORNO – Il **porto di Livorno**, motore economico della Toscana, rischia di restare al palo se non si passa dai progetti alle realizzazioni concrete. È il messaggio lanciato da **Fulvio Romeo Franchini**, delegato ai trasporti e alla logistica di **Confcommercio Livorno**, all'indomani dell'incontro sulle infrastrutture svoltosi a **Palazzo Granducale**.

"La portualità livornese ha un valore strategico che cresce con l'instabilità geopolitica e con le tensioni nel Mediterraneo – ha sottolineato Franchini – ma proprio per questo non possiamo più permetterci ritardi. Da troppo tempo assistiamo alla nascita di progetti anche molto avanzati, che però si arenano per mancanza di fondi o perché restano incagliati nei meccanismi autorizzativi".

Confcommercio plaude agli sviluppi in atto, come **l'espansione a mare della Darsena Toscana**,

LIVORNO Il porto di Livorno, motore economico della Toscana, rischia di restare al palo se non si passa dai progetti alle realizzazioni concrete. È il messaggio lanciato da Fulvio Romeo Franchini, delegato ai trasporti e alla logistica di Confcommercio Livorno, all'indomani dell'incontro sulle infrastrutture svoltosi a Palazzo Granducale. La portualità livornese ha un valore strategico che cresce con l'instabilità geopolitica e con le tensioni nel Mediterraneo ha sottolineato Franchini ma proprio per questo non possiamo più permetterci ritardi. Da troppo tempo assistiamo alla nascita di progetti anche molto avanzati, che però si arenano per mancanza di fondi o perché restano incagliati nei meccanismi autorizzativi. Confcommercio plaude agli sviluppi in atto, come l'espansione a mare della Darsena Toscana, ma mette in guardia sui rischi legati al rallentamento di opere fondamentali, a partire dai collegamenti retroportuali ferroviari e stradali. Sono assi vitali ha aggiunto che non possono più restare in stand-by. Il nodo logistico livornese deve essere in grado di servire l'intera Toscana e integrarsi con l'area sud del Mediterraneo, dove oggi si giocano partite cruciali del commercio globale.
Per l'associazione di categoria è ora necessario che le istanze regionali trovino riscontro a livello ministeriale. Siamo al fianco della Regione Toscana ha concluso Franchini ma serve una svolta politica e amministrativa: senza autorizzazioni e risorse, i progetti non bastano. Il porto di domani si costruisce oggi, e ogni ulteriore rinvio rischia di compromettere le potenzialità di sviluppo di un'intera area economica.

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

Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

T. Mariotti costruisce "Arcadia", la nuova nave oceanografica dell'Ispra


Informazioni Marittime

T. Mariotti costruisce "Arcadia", la nuova nave oceanografica dell'Ispra

07/15/2025 15:44

Il progetto è stato presentato alla Camera dei Deputati. L'unità da ricerca esplorerà le profondità marine e il cambiamento climatico Il progetto Marine Ecosystem Restoration (Mer) ha un nuovo alleato: un laboratorio galleggiante all'avanguardia, un simbolo di equilibrio tra uomo e natura, dove scienza e tecnologia si incontrano per dare voce agli ecosistemi marini e fronteggiare le sfide ambientali del nostro tempo. È Arcadia , la nuova nave oceanografica dell'Ispra (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) progettata per studiare, monitorare e proteggere gli ecosistemi marini del Mediterraneo. Tecnologie all'avanguardia, missioni scientifiche multidisciplinari e un obiettivo chiaro: raccogliere dati, costruire conoscenza e orientare le politiche ambientali verso un futuro più sostenibile. Con Arcadia , Ispra rinnova il proprio impegno nella tutela del mare, mettendo in campo un'infrastruttura scientifica d'eccellenza al servizio della ricerca, dell'ambiente e della collettività. Presentata alla Camera dei deputati, nella Sala del Refettorio di Palazzo San Macuto, Arcadia prende simbolicamente il largo, segnando un passaggio storico per la scienza del mare in Italia. Il suo varo è previsto per giugno 2026, ma la sua missione è già cominciata: è, infatti, il cuore operativo del progetto Mer, il più grande investimento del Pnrr per la tutela dell'ambiente marino, con una dotazione di 400 milioni di euro. Un programma ambizioso, attuato da Ispra sotto l'egida del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, per mappare e ripristinare ecosistemi sommersi spesso invisibili, ma fondamentali per il clima, la biodiversità, l'economia. Il progetto e la costruzione, del valore di circa 107 milioni di euro, sono stati assegnati al cantiere T Mariotti a seguito della gara d'appalto indetta da Invitalia per conto di Ispra e aggiudicata lo scorso ottobre. Per il cantiere genovese, tradizionalmente specializzato nella costruzione di navi da crociera ultra-lusso e progetti speciali, Arcadia rappresenta un'ulteriore espressione del know-how

Il progetto è stato presentato alla Camera dei Deputati. L'unità da ricerca esplorerà le profondità marine e il cambiamento climatico Il progetto Marine Ecosystem Restoration (Mer) ha un nuovo alleato: un laboratorio galleggiante all'avanguardia, un simbolo di equilibrio tra uomo e natura, dove scienza e tecnologia si incontrano per dare voce agli ecosistemi marini e fronteggiare le sfide ambientali del nostro tempo. È Arcadia , la nuova nave oceanografica dell'Ispra (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) progettata per studiare, monitorare e proteggere gli ecosistemi marini del Mediterraneo. Tecnologie all'avanguardia, missioni scientifiche multidisciplinari e un obiettivo chiaro: raccogliere dati, costruire conoscenza e orientare le politiche ambientali verso un futuro più sostenibile. Con Arcadia , Ispra rinnova il proprio impegno nella tutela del mare, mettendo in campo un'infrastruttura scientifica d'eccellenza al servizio della ricerca, dell'ambiente e della collettività. Presentata alla Camera dei deputati, nella Sala del Refettorio di Palazzo San Macuto, Arcadia prende simbolicamente il largo, segnando un passaggio storico per la scienza del mare in Italia. Il suo varo è previsto per giugno 2026, ma la sua missione è già cominciata: è, infatti, il cuore operativo del progetto Mer, il più grande investimento del Pnrr per la tutela dell'ambiente marino, con una dotazione di 400 milioni di euro. Un programma ambizioso, attuato da Ispra sotto l'egida del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, per mappare e ripristinare ecosistemi sommersi spesso invisibili, ma fondamentali per il clima, la biodiversità, l'economia. Il progetto e la costruzione, del valore di circa 107 milioni di euro, sono stati assegnati al cantiere T Mariotti a seguito della gara d'appalto indetta da Invitalia per conto di Ispra e aggiudicata lo scorso ottobre. Per il cantiere genovese, tradizionalmente specializzato nella costruzione di navi da crociera ultra-lusso e progetti speciali, Arcadia rappresenta un'ulteriore espressione del know-how apprezzato nel mondo. Con questa commessa, T. Mariotti estende la propria attività al settore della ricerca oceanografica, affiancandola a quelle già consolidate, come la realizzazione di unità di prestigio come la nave da crociera superlusso Aman at Sea e i mezzi specializzati per la Marina Militare Italiana, tra cui la nave Olterra, progetto SDO SuRS per operazioni subacquee speciali e le due unità ausiliarie MTC e MTF per il trasporto costiero e l'assistenza ai fari. Tra le varie opzioni per il sito di costruzione c'è anche il cantiere di Piombino, un'ipotesi che potrebbe ampliare significativamente le ricadute economiche e occupazionali sul territorio. "La costruzione di questa nave rappresenta un passo importante per il nostro cantiere. - ha dichiarato Marco Ghiglione, amministratore delegato di T. Mariotti - L'ingresso nel segmento delle unità oceanografiche ci permette di ampliare le nostre competenze e consolidare il nostro ruolo nel settore della ricerca

marina e della tutela ambientale. Il mondo underwater è considerato uno dei business del futuro e questa nave sarà una referenza di grande valore per noi". La nave è progettata per svolgere missioni oceaniche prolungate. La propulsione ibrida diesel-elettrica, operativa in modalità full electric per quattro ore, riduce l'impatto acustico e ambientale e assicura la qualità dei dati raccolti anche in aree marine protette. La nave avrà la certificazione di classe silenziosa Quiet/Silent, che rappresenta un unicum nell'ambito mediterraneo Condividi Tag cantieri navi Articoli correlati.

Messaggero Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

200 mila euro a Piombino per i portuali


Messaggero Marittimo.it

200 mila euro a Piombino per i portuali

PIOMBINO - Firmati dal Commissario straordinario dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale **Davide Gariglio** i provvedimenti che stabiliscono i ristori riconosciuti all'impresa **"S.ME.P.P. Spa Società Servizi Portuali Piombino"** che opera nel porto toscano con operazioni di carico e scarico.
Due diversi documenti che fanno riferimento a due diverse annualità.
Nel primo, l'erogazione a favore della società si riferisce al periodo **Gennaio-Giugno 2024** durante il quale la documentazione prodotta ha evidenziato una differenza di 512 turni in meno prestati nel periodo preso in esame, rispetto allo stesso periodo dell'anno 2019, e una differenza di 1.200 turni prestati in meno nel periodo **Luglio-Dicembre 2024** rispetto allo stesso periodo dell'anno 2019.
Alla luce di quanto emerso l'AdSp procederà all'erogazione di un importo complessivo di **46.080,00 (90 euro x 512 turni)**, a cui se ne aggiungono **108.000,00 (90 euro x 1.200 turni).**

L'altro documento pubblicato riguarda l'anno in corso e si riferisce alla medesima società.
Da Gennaio a Marzo sono stati riconosciuti **53.550,00 euro (90,00 euro x 595 turni) che portano così il totale destinato alla S.ME.P.P. a 207.630 euro.**

Il provvedimento riguarda la norma approvata dopo il Covid che vede riconosciuto un contributo di

PIOMBINO - Firmati dal Commissario straordinario dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale Davide Gariglio i provvedimenti che stabiliscono i ristori riconosciuti all'impresa S.ME.P.P. Spa Società Servizi Portuali Piombino che opera nel porto toscano con operazioni di carico e scarico. Due diversi documenti che fanno riferimento a due diverse annualità. Nel primo, l'erogazione a favore della società si riferisce al periodo Gennaio-Giugno 2024 durante il quale la documentazione prodotta ha evidenziato una differenza di 512 turni in meno prestati nel periodo preso in esame, rispetto allo stesso periodo dell'anno 2019, e una differenza di 1.200 turni prestati in meno nel periodo Luglio-Dicembre 2024 rispetto allo stesso periodo dell'anno 2019. Alla luce di quanto emerso l'AdSp procederà all'erogazione di un importo complessivo di 46.080,00 (90 euro x 512 turni), a cui se ne aggiungono 108.000,00 (90 euro x 1.200 turni). L'altro documento pubblicato riguarda l'anno in corso e si riferisce alla medesima società. Da Gennaio a Marzo sono stati riconosciuti 53.550,00 euro (90,00 euro x 595 turni) che portano così il totale destinato alla S.ME.P.P. a 207.630 euro. Il provvedimento riguarda la norma approvata dopo il Covid che vede riconosciuto un contributo di 90 euro per ogni giornata in meno lavorata, rispetto all'anno prima della crisi pandemica, il 2019, dopo il quale si è assistito a un calo dei traffici.

Ship Mag

Piombino, Isola d' Elba

Presentata alla Camera la Arcadia, nuova nave oceanica dei cantieri genovesi T. Mariotti


Ship Mag

Presentata alla Camera la Arcadia, nuova nave oceanica dei cantieri genovesi T. Mariotti

07/15/2025 16:07

La nave dell'Ispra, progettata per studiare, monitorare e proteggere gli ecosistemi marini del Mediterraneo, sarà varata nel giugno 2026 Roma -Presenta oggi alla Camera dei deputati Arcadia, la nuova nave oceanica dell'Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) costruita dai cantieri genovesi T. Mariotti. La nave, progettata per studiare, monitorare e proteggere gli ecosistemi marini del Mediterraneo sarà varata nel giugno 2026. Si tratta del cuore operativo del progetto Mer, il più grande investimento del Pnrr per la tutela del patrimonio marino, con una dotazione di 400 milioni di euro. Il progetto e la costruzione, del valore di circa 107 milioni di euro, per il cantiere T. Mariotti che si è aggiudicato l'appalto indetto da Invitalia, rappresenta un allargamento dell'attività, tradizionalmente concentrata nella costruzione di navi da crociera extra lusso e progetti speciali, al settore della ricerca oceanografica. "La costruzione di questa nave rappresenta un passo importante per il nostro cantiere – dice Marco Ghiglione, amministratore delegato di T. Mariotti – L'ingresso nel segmento delle unità oceanografiche ci permette di ampliare le nostre competenze e consolidare il nostro ruolo nel settore della ricerca marina e della tutela ambientale. Il mondo underwater è considerato uno dei business del futuro e questa nave sarà una referenza di grande valore per noi." Per quanto riguarda il sito di costruzione di Arcadia, tra le opzioni c'è anche il cantiere di Piombino. "Un'ipotesi – sottolinea una nota dell'azienda – che potrebbe ampliare significativamente le ricadute economiche e occupazionali sul territorio". La nave, progettata per missioni oceaniche prolungate, dotata di strumentazioni avanzate e veicoli a guida autonoma per le esplorazioni dei fondali, avrà a bordo anche due natanti ausiliari per la mappatura costiera: un catamarano elettrico completo di veicolo di superficie senza equipaggio per la mappatura di acque superficiali, protette e chiuse e un'imbarcazione secondaria equipaggiata con sensori adatti all'esplorazione geofisica.

La nave dell'Ispra, progettata per studiare, monitorare e proteggere gli ecosistemi marini del Mediterraneo, sarà varata nel giugno 2026 Roma - Presenta oggi alla Camera dei deputati Arcadia, la nuova nave oceanica dell'Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) costruita dai cantieri genovesi T. Mariotti. La nave, progettata per studiare, monitorare e proteggere gli ecosistemi marini del Mediterraneo sarà varata nel giugno 2026. Si tratta del cuore operativo del progetto Mer, il più grande investimento del Pnrr per la tutela del patrimonio marino, con una dotazione di 400 milioni di euro. Il progetto e la costruzione, del valore di circa 107 milioni di euro, per il cantiere T. Mariotti che si è aggiudicato l'appalto indetto da Invitalia, rappresenta un allargamento dell'attività, tradizionalmente concentrata nella costruzione di navi da crociera extra lusso e progetti speciali, al settore della ricerca oceanografica. "La costruzione di questa nave rappresenta un passo importante per il nostro cantiere - dice Marco Ghiglione, amministratore delegato di T. Mariotti - L'ingresso nel segmento delle unità oceanografiche ci permette di ampliare le nostre competenze e consolidare il nostro ruolo nel settore della ricerca marina e della tutela ambientale. Il mondo underwater è considerato uno dei business del futuro e questa nave sarà una referenza di grande valore per noi." Per quanto riguarda il sito di costruzione di Arcadia, tra le opzioni c'è anche il cantiere di Piombino. "Un'ipotesi - sottolinea una nota dell'azienda - che potrebbe ampliare significativamente le ricadute economiche e occupazionali sul territorio". La nave, progettata per missioni oceaniche prolungate, dotata di strumentazioni avanzate e veicoli a guida autonoma per le esplorazioni dei fondali, avrà a bordo anche due natanti ausiliari per la mappatura costiera: un catamarano elettrico completo di veicolo di superficie senza equipaggio per la mappatura di acque superficiali, protette e chiuse e un'imbarcazione secondaria equipaggiata con sensori adatti all'esplorazione geofisica.

Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

Presentata Arcadia, la nave oceanografica di Ispra che sarà costruita da T.Mariotti


Shipping Italy

Presentata Arcadia, la nave oceanografica di Ispra che sarà costruita da T.Mariotti

07/15/2025 13:06 Nicola Capuzzo

Cantieri Tra le opzioni, il cantiere genovese sta valutando di realizzarla a Piombino di REDAZIONE SHIPPING ITALY Si chiamerà Arcadia la nuova nave oceanografica dell'Ispra, destinata a studiare, monitorare e proteggere gli ecosistemi marini del Mediterraneo. Progetto e rendering della unità, destinata a rappresentare un fiore all'occhiello per l'istituto e una avanguardia per l'intero settore, sono stati presentati oggi nel corso di un evento che si è svolto oggi alla Camera dei Deputati. Come noto, la nave, il cui varo è in programma per il giugno del 2026, sarà realizzata dal cantiere genovese T.Mariotti, che – unico partecipante – si era aggiudicato la commessa lo scorso novembre con una offerta del valore di 107.074.278,9 euro, ovvero con un ribasso dello 0,01% sull'importo a base della procedura. Per lo stabilimento la costruzione di Arcadia rappresenterà una occasione storica, poiché gli permetterà di affacciarsi sul settore della ricerca oceanografica, affiancandolo a quelli in cui ha una presenza consolidata, come quelli delle navi da crociera superlusso Aman at Sea e dei mezzi specializzati per la Marina Militare Italiana, tra cui la nave Olterra e le due unità ausiliarie Mtc e Mtf per il trasporto costiero e l'assistenza ai fari. Ancora non è noto dove avranno luogo le attività: tra le varie opzioni per il sito di costruzione, segnala il gruppo, c'è anche quella del cantiere di Piombino, "un'ipotesi che potrebbe ampliare significativamente le ricadute economiche e occupazionali sul territorio." "La costruzione di questa nave rappresenta un passo importante per il nostro cantiere" ha dichiarato Marco Ghiglione, Ad di T. Mariotti. "L'ingresso nel segmento delle unità oceanografiche ci permette di ampliare le nostre competenze e consolidare il nostro ruolo nel settore della ricerca marina e della tutela ambientale. Il mondo underwater è considerato uno dei business del futuro e questa nave sarà una referenza di grande valore per noi". Guardando più da vicino il progetto e le sue caratteristiche, T.Mariotti ricorda

Si chiamerà Arcadia la nuova nave oceanografica dell'Ispra, destinata a studiare, monitorare e proteggere gli ecosistemi marini del Mediterraneo. Progetto e rendering della unità, destinata a rappresentare un fiore all'occhiello per l'istituto e una avanguardia per l'intero settore, sono stati presentati oggi nel corso di un evento che si è svolto oggi alla Camera dei Deputati. Come noto, la nave, il cui varo è in programma per il giugno del 2026, sarà realizzata dal cantiere genovese T.Mariotti, che - unico partecipante - si era aggiudicato la commessa lo scorso novembre con una offerta del valore di 107.074.278,9 euro, ovvero con un ribasso dello 0,01% sull'importo a base della procedura. Per lo stabilimento la costruzione di Arcadia rappresenterà una occasione storica, poiché gli permetterà di affacciarsi sul settore della ricerca oceanografica, affiancandolo a quelli in cui ha una presenza consolidata, come quelli delle navi da crociera superlusso Aman at Sea e dei mezzi specializzati per la Marina Militare Italiana, tra cui la nave Olterra e le due unità ausiliarie Mtc e Mtf per il trasporto costiero e l'assistenza ai fari. Ancora non è noto dove avranno luogo le attività: tra le varie opzioni per il sito di costruzione, segnala il gruppo, c'è anche quella del cantiere di Piombino, "un'ipotesi che potrebbe ampliare significativamente le ricadute economiche e occupazionali sul territorio." "La costruzione di questa nave rappresenta un passo importante per il nostro cantiere" ha dichiarato Marco Ghiglione, Ad di T. Mariotti. "L'ingresso nel segmento delle unità oceanografiche ci permette di ampliare le nostre competenze e consolidare il nostro ruolo nel settore della ricerca marina e della tutela ambientale. Il mondo underwater è considerato uno dei business del futuro e questa nave sarà una referenza di grande valore per noi". Guardando più da vicino il progetto e le sue caratteristiche, T.Mariotti ricorda che l'unità, progettata per svolgere missioni oceaniche prolungate, avrà propulsione ibrida diesel-elettrica e potrà operare in modalità full electric per quattro ore. La nave è pensata per indagare montagne sottomarine, "canyon" profondi, habitat vulnerabili, relitti sommersi - molti dei quali mai esplorati prima - rendendo possibile una comprensione nuova e dettagliata degli ecosistemi marini. Arcadia, realizzata in modo da ridurre l'impatto acustico e ambientale, avrà la certificazione di classe silenziosa Quiet/Silent. A bordo, la nave disporrà di una struttura integrata nella chiglia denominata 'gondola', lunga circa 9 metri, nella quale saranno installati sensori e sistemi acustici per effettuare rilevamenti continui anche in condizioni operative. Arcadia sarà dotata inoltre di un Rov (Remotely Operated Vehicle) work-class elettrico, manovrabile da remoto, in grado di operare fino a 4.000 metri di profondità, dotato di telecamere 4K, sonar, laser 3D per effettuare missioni scientifiche in ambienti estremi, nonché di un Auv (Autonomous Underwater Vehicle) autonomo, capace di missioni indipendenti di oltre 60 ore fino a 3.000 metri di

profondità, per la mappatura del fondale, la localizzazione di oggetti e relitti, per individuare anomalie geofisiche e profilare, in 3D, gli habitat marini. Sulla nave saranno anche presenti due natanti ausiliari per la mappatura costiera, ovvero un catamarano elettrico completo di veicolo di superficie senza equipaggio (ASV) per la mappatura di acque superficiali, protette e chiuse, e una imbarcazione secondaria equipaggiata con sensori adatti all'esplorazione geofisica. La nave verrà dotata inoltre di laboratori galleggianti umidi e asciutti, attrezzati rispettivamente per l'analisi in tempo reale di campioni biologici e ambientali, tra cui fauna ittica, organismi bentonici e planctonici, plastiche e rifiuti marini, nonché carote di sedimento e per l'osservazione, il fissaggio e la preparazione dei campioni per le successive analisi chimiche, fisiche e biologiche. Tra le missioni nelle quali sarà impegnata la nave, si segnalano quelle di caratterizzazione e monitoraggio dei fondali marini per l'installazione e la manutenzione di cavi, condotte e linee sottomarine di trasmissione dati ed elettriche, nonché di infrastrutture subacquee e impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili; quelle di mappatura e monitoraggio geomorfologico e biologico di habitat profondi, con lo scopo di approfondire la conoscenza delle caratteristiche geologiche, valutare il potenziale geominerario, analizzare gli effetti dei cambiamenti climatici nelle profondità del Mar Mediterraneo e tutelare la biodiversità marina; per assistenza e manutenzione di boe offshore per il rilevamento dei parametri meteomarini, attraverso l'impiego di tecnologie avanzate e mezzi sottomarini di ultima generazione.

Ansa.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I 165 anni del Corriere Adriatico, evento alla Mole di Ancona


Ansa.it

I 165 anni del Corriere Adriatico, evento alla Mole di Ancona

07/15/2025 13:10

L'iniziativa celebra uno dei quotidiani più antichi d'Italia Il Corriere Adriatico festeggia i 165 di storia (1860-2025) con un evento alla Mole Vanvitelliana ad Ancona in cui le Marche si raccontano con i protagonisti di oggi e una visione per il domani. L'appuntamento nel pomeriggio alle 18 con i saluti di benvenuto della presidente Azzurra Caltagirone, del direttore Giancarlo Laurenzi, del presidente di Regione Francesco Acquaroli e del sindaco di Ancona Daniele Silvetti. Alle 18.25 Laurenzi intervisterà il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. L'evento sarà trasmesso in diretta streaming su corriereadriatico.it. Con l'edizione di oggi del Corriere Adriatico (quotidiano del Gruppo Caltagirone) è uscito anche un supplemento di oltre 80 pagine per raccontare il percorso del quotidiano, uno dei più antichi d'Italia, attraverso oltre un secolo e mezzo di storia nelle Marche e dell'Italia. Sulla prima pagina del supplemento anche il messaggio del presidente della Repubblica Sergio Mattarella. L'iniziativa di oggi si snoderà poi in una serie di incontri, moderati dal direttore e da giornalisti del Corriere Adriatico, su vari temi tra cui le Eccellenze e il valore del Made in Italy, con il presidente di Tod's Diego della Valle e con Laura Gabrielli, presidente di Magazzini Gabrielli. A seguire Visioni d'impresa con Francesco Casoli (Elica), Marco Mandelli (Bper) e Gian Luca Gregori (rettore dell'Università Politecnica delle Marche). Poi un focus su Energia e Innovazioni, Infrastrutture per il futuro delle Marche: interverranno tra gli altri Alberto Rossi (ceo di Maritime Group) e Vincenzo Garofalo (presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale), Enrico Maria Ciarlini (Terna), Giorgio Gomiero (Fincantieri). Infine, un incontro sul tema One Health, il benessere nelle Marche tra prevenzione, ambiente e turismo eco-sostenibile con la partecipazione

L'iniziativa celebra uno dei quotidiani più antichi d'Italia Il Corriere Adriatico festeggia i 165 di storia (1860-2025) con un evento alla Mole Vanvitelliana ad Ancona in cui le Marche si raccontano con i protagonisti di oggi e una visione per il domani. L'appuntamento nel pomeriggio alle 18 con i saluti di benvenuto della presidente Azzurra Caltagirone, del direttore Giancarlo Laurenzi, del presidente di Regione Francesco Acquaroli e del sindaco di Ancona Daniele Silvetti. Alle 18.25 Laurenzi intervisterà il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti. L'evento sarà trasmesso in diretta streaming su corriereadriatico.it. Con l'edizione di oggi del Corriere Adriatico (quotidiano del Gruppo Caltagirone) è uscito anche un supplemento di oltre 80 pagine per raccontare il percorso del quotidiano, uno dei più antichi d'Italia, attraverso oltre un secolo e mezzo di storia nelle Marche e dell'Italia. Sulla prima pagina del supplemento anche il messaggio del presidente della Repubblica Sergio Mattarella. L'iniziativa di oggi si snoderà poi in una serie di incontri, moderati dal direttore e da giornalisti del Corriere Adriatico, su vari temi tra cui le Eccellenze e il valore del Made in Italy, con il presidente di Tod's Diego della Valle e con Laura Gabrielli, presidente di Magazzini Gabrielli. A seguire Visioni d'impresa con Francesco Casoli (Elica), Marco Mandelli (Bper) e Gian Luca Gregori (rettore dell'Università Politecnica delle Marche). Poi un focus su Energia e Innovazioni, Infrastrutture per il futuro delle Marche: interverranno tra gli altri Alberto Rossi (ceo di Maritime Group) e Vincenzo Garofalo (presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale), Enrico Maria Ciarlini (Terna), Giorgio Gomiero (Fincantieri). Infine, un incontro sul tema One Health, il benessere nelle Marche tra prevenzione, ambiente e turismo eco-sostenibile con la partecipazione della professoressa Rossana Berardi, direttrice di Clinica oncologica dell'Azienda ospedaliero universitaria delle Marche, e l'imprenditrice e attrice Natasha Stefanenko. L'evento si concluderà con uno Spazio di parole e musica con Neri Marcorè, attore, doppiatore, conduttore tv e regista marchigiano.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Auguri al giornale delle Marche»

DIEGO DELLA VALLE: «SIAMO COME I TIFOSI È IL NOSTRO QUOTIDIANO»


1860-2025 Festa di Compleanno

LA FESTA ALLA MOLE VANVITELLIANA

Corriere Adriatico 165

L'EVENTO

FOTOSERVIZIO FRANCESCO M.

«Auguri al giornale

La benedizione del Papa per i 165 anni del Corriere Adriatico
Azzurra Caltagirone: «Legame profondo con questa regione»

DIEGO DELLA VALLE: «SIAMO COME I TIFOSI È IL NOSTRO QUOTIDIANO»

ANCONA Il regalo più inatteso e sorprendente, da lustrarsi gli occhi umidi di commozione, è arrivato in tarda mattinata dal Vaticano, con una lettera in cui Papa Leone XIV invia la sua benedizione apostolica al Corriere Adriatico e ci fa gli auguri per il 165° anniversario, esortandoci «a favorire un servizio informativo sempre più autenticamente rispettoso dell'integrità della persona». Il Sommo Pontefice Robert Francis Prevost, nella lettera firmata dal segretario di Stato cardinale Pietro Parolin, ci «incoraggia a perseverare con impegno nello studio e nell'applicazione della conoscenza per il bene dell'umanità, proseguendo l'opera di coloro che nel corso di questi lunghi anni hanno realizzato in codesto territorio».

Il Quirinale Una lettera che si affianca, nel renderci felici e orgogliosi, a quella firmata dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella con gli auguri per il nostro compleanno numero 165, festeggiato ieri alla Mole Vanvitelliana di Ancona, in un auditorium con circa 500 ospiti, arrivati in rappresentanza dell'economia e delle istituzioni, della società civile, da ogni angolo delle Marche, il territorio che ogni giorno ci sforziamo di interpretare e di raccontare. Un percorso nella storia attraverso tre secoli, lungo più di 60mila giorni, iniziato il 5 ottobre del 1860, quando uscì per la prima volta in edicola Il Corriere delle Marche, prima denominazione del nostro quotidiano, poi fuso con L'Ordine, e in seguito, dal 1926, Corriere Adriatico com'è tornato a chiamarsi dal 1971, dopo una parentesi nel dopoguerra con la testata Voce Adriatica Una storia lunga 165 anni, delle Marche e dell'Italia, che il nostro quotidiano, come ha ricordato la dottoressa Azzurra Caltagirone, presidente della Corriere Adriatico Srl, ha accompagnato giorno per giorno, raccontando «ogni angolo delle Marche, dividendo le opinioni dai fatti, senza mai perdere il legame con la sua comunità». S'è anche commossa, svelando un retroscena personale della trattativa che nel luglio del 2004 ha portato il nostro giornale, fino allora dell'imprenditore Franco Sensi, nel gruppo Caltagirone Editore. «Ricordo di aver condotto la trattativa mentre ero incinta di nove mesi - ha detto la presidente - e di aver fatto il closing dopo la nascita di mia figlia. Quindi per me questo giornale ha un significato speciale».

Garibaldi a Napoli Un quotidiano che nasceva «nel 1860, mentre Garibaldi entrava a Napoli e l'Italia si faceva nazione» con «una visione chiara e cristallina per dare voce alla coscienza civile». «Cuore di questa storia sono le Marche, regione culla di cultura, economia ed identità», un «modello di economia diffusa» che «ha saputo affrontare la globalizzazione senza perdere la sua identità», ha detto Azzurra Caltagirone, intervenuta a rappresentare la proprietà insieme al consigliere d'amministrazione Alvise Zanardi. Missione che, declinata nel quotidiano redazionale, è affidata da oltre nove anni al direttore

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

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Giancarlo Laurenzi, che ha ripercorso il saliscendi di stati d'animo della sua lunga avventura anconetana iniziata nell'aprile 2016. Dallo stupore iniziale di trovarsi in una galleria di prime pagine che raccontavano anche la morte di Garibaldi, al confronto con chi in redazione gli rimproverava, quando scelse di ridurre il formato del tabloid, di «aver messo il giornale in lavatrice». «Dovevo trasformare quella evidente follia in energia cinetica, che rende un progetto apparentemente impossibile in uno dei più creativi di questa regione», ha sintetizzato il suo compito, paragonandosi a Jack Nicholson in Qualcuno volò sul nido del cuculo, per dare il senso di quella sana follia che serve per guidare un giornale locale (come il pullman e la barca del film) verso un traguardo sognato.

Riflessione e approfondimenti Una festa di compleanno resa più significativa da riflessioni e approfondimenti, com'è nel Dna del nostro quotidiano. Attesissimo, in questi giorni in cui il tema dei dazi Usa tiene con il fiato sospeso imprese e consumatori, l'intervento in videoconferenza (una riunione di governo l'ha trattenuto in extremis a Roma) del ministro dell'Economia e delle Finanze Giancarlo Giorgetti, intervistato dal nostro Direttore.

«È troppo importante arrivare a un ragionevole compromesso, bisogna negoziare senza stancarsi, senza cedere di nemmeno un centimetro», ha detto il ministro.

Il made in Italy E poi con una serie di incontri, moderati dal direttore e da giornalisti del Corriere Adriatico, su temi d'attualità.

Di "Eccellenze e valore del Made in Italy", abbiamo parlato con il presidente di Tod's Diego Della Valle, il presidente esecutivo di Ariston Group Paolo Merloni, e con Laura Gabrielli, presidente di Magazzini Gabrielli. Per "Visioni d'impresa" abbiamo ascoltato le analisi di Francesco Casoli (presidente di Elica), Marco Mandelli (manager di Bper) e del rettore dell'Università Politecnica delle Marche Gian Luca Gregori. Poi un focus su "Energia e Innovazioni, Infrastrutture per il futuro delle Marche", in cui sono intervenuti Alberto Rossi (ceo di Frittelli Maritime Group), Vincenzo Garofalo (presidente dell'Autorità portuale), Enrico Maria Ciarlini (Terna), Giorgio Gomiero (Fincantieri). Infine, un incontro sul tema One Health, il benessere nelle Marche tra prevenzione, ambiente e turismo eco-sostenibile con la professoressa Rossana Berardi, direttrice della Clinica oncologica dell'Azienda ospedaliero universitaria delle Marche, e l'imprenditrice e attrice Natasha Stefanenko. Tra tante eccellenze marchigiane, sul palco all'improvviso è svettata la sagoma di Gianmarco Tamberi, campione plurimedagliato di salto in alto, a cui la presidente Azzurra Caltagirone ha fatto omaggio di un quadro con la prima pagina del Corriere Adriatico del 2 agosto 2021, dedicata alla vittoria olimpica di Tokio, con quel "

Gimbo d'oro" gridato a tutta pagina. Come tifosi Il rapporto del Corriere Adriatico con le Marche è stato riassunto in un siparietto da Diego Della Valle: «Non me ne voglia Azzurra - si è rivolto alla presidente - ma per noi è il giornale delle Marche, come i tifosi ritengono che una squadra sia la propria, non della proprietà». Un quotidiano «che oltre a informare - ha riconosciuto il governatore delle Marche Acquaroli - alimenta il dibattito, pungola e critica in maniera costruttiva, porta idee e aggiunge valore».

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Facendo politica sono cresciuto insieme a questa redazione - ha detto il sindaco di Ancona Silvetti - in un rapporto onesto e schietto, autentico e democratico». L'evento si è concluso con uno Spazio di parole e musica con Neri Marcorè, attore e regista marchigiano, e con una c

ena in piedi nella Corte della Mole. Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Rossi lancia l'Opa «Banchine 19, 20 e 21 noi pronti a gestirle»

CARLINI (TERNA): «QUI PER LA SCOMMESSA SULLA DECARBONIZZAZIONE»


1860-2025 Festa di Compleanno

IL FRONTE DEL PORTO

Corriere Adriatico 165 ANNI

Rossi lancia l'Opa «Banchine 19, 20 e 21 noi pronti a gestirle»

Il ceo di Frittelli Maritime: «Presenteremo la manifestazione d'interesse» Garofalo (Authority): «Entro il 2026 il porto garantirà l'elettrificazione»

L'INFRASTRUTTURA

GOMIERO (FINCANTIERI): «INVESTIMENTO DA 80 MILIONI E ANCONA SARÀ AL TOP»

CARLINI (TERNA): «QUI PER LA SCOMMESSA SULLA DECARBONIZZAZIONE»

L'INFRASTRUTTURA ANCONA «Nei prossimi giorni avanzeremo una manifestazione d'interesse per le banchine 19, 20 e 21: siamo in condizione di poter alimentare le nostre navi a elettricità - anticipando i tempi del Pnrr - ed essere operativi già a marzo 2026». A lanciare l'Opa è Alberto Rossi, ceo di Frittelli Maritime Group, che durante il panel su energia ed innovazione declinato sul porto dorico cala l'offerta sul tavolo e traccia la rotta sulla transizione energetica dello scalo tramite cold ironing ed elettrificazione delle banchine. Prima, riavvolge il nastro: «Abbiamo adottato delle soluzioni alternative che ci consentiranno di adeguare le navi all'alimentazione del plug and play, quindi all'alimentazione da terra ed al cold ironing entro marzo 2026. I programmi sono già stati lanciati e le progettazioni sono state messe a terra». Tutto pronto, insomma, per poter gestire anche le banchine 19, 20 e 21, un tempo location dei silos ed oggi bonificate e pronte ad entrare nel terzo millennio.

La svolta Accanto a lui, il presidente dell'Autorità portuale dell'Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, ascolta con interesse la proposta: è l'Authority a gestire il bando e ha già un'offerta sul piatto. Allarga l'orizzonte e spiega quanto fatto dall'Ap per essere pronti alla transizione green.

«Abbiamo già pagato alle aziende di distribuzione l'allaccio perché il nostro dovere è di arrivare al collaudo entro giugno 2026. Saremo in grado di raggiungere il traguardo fissato dal Pnrr in tempo». Una svolta sostenibile in cui avrà un ruolo da protagonista anche Terna, leader nel settore energetico, come spiegato da Enrico Maria Carlini, responsabile pianificazione del sistema elettrico: «Terna ha l'obbligo di dare una connessione ai porti che sia veloce, sicura e affidabile», la promessa. «Dobbiamo realizzare anche delle cabine di trasformazione vicino alle banchine per poter alimentare in maniera affidabile le navi ed i traghetti che ci saranno.

E questo, dal punto di vista della decarbonizzazione, è molto importante».

Uno sviluppo dello scalo dorico a 360 gradi, con Fincantieri top player nella cantieristica, ma non solo. Con l'accordo firmato nel 2023 con l'Authority, si prepara ad investire 40 milioni (a cui se ne aggiungono altri 40 pubblici) per l'ampliamento della banchina: «Con questo investimento, il bacino potrà arrivare a 305 metri e permetterà al cantiere di Ancona di collocarsi su settori più ampi della costruzione di navi passeggeri», la proiezione di Giorgio Gomiero, direttore operations divisione navi mercantili di Fincantieri. Il futuro è qui e comincia adesso.

Martina Marinangeli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Esercitazione perfetta Il finto incidente all'Api: strade chiuse e alert

Due città, Falconara e Ancona, coordinate in un unico grande servizio Alla fine la Prefettura si congratula con tutti, oltre cento attori coinvolti


Falconara

Esercitazione perfetta
Il finto incidente all'Api:
strade chiuse e alert

Falconara capitale della pizza
Da venerdì a domenica il festival

di Giacomo Giampieri Le prime avvisaglie di potenziale pericolo poco dopo le 15 di ieri. Il responso: una perdita di greggio da una tubazione del serbatoio Tk62, con conseguente innesco di un incendio (di tipo 'pool fire', subito gestito dai vigili del fuoco) e il ferimento di due operai (soccorsi e trasferiti all'ospedale di Torrette). Di lì, e fino ad oltre le 17, alla raffineria un viavai di mezzi e soccorritori. Le 15.10, la conferma arriva al Comune di Falconara: l'incidente c'è stato. Le autorità sono allertate. E così i cittadini. Nei minuti successivi l'attivazione del Piano di emergenza esterna: scatta la fase di preallarme. Poi quella di allarme. Con le raccomandazioni, in via precauzionale, ai cittadini di Villanova di ripararsi rapidamente al chiuso.

Al Castello si apre il Centro operativo comunale col sindaco Stefania Signorini, che poi arriverà all'Api dov'è già presente il viceprefetto Davide Garra. In Prefettura, il Centro coordinamento soccorsi con il prefetto Maurizio Valiante. Le (forti) sirene dello stabilimento fanno da contraltare ad una strada, in particolare la Flaminia, che si fa silenziosa. Le finestre dei palazzi sono accostate. In giro più nessuno. Le forze dell'ordine chiudono le arterie e gestiscono la viabilità (simulata, senza ripercussioni per i viaggiatori, l'interruzione della circolazione ferroviaria). Alle 16.21, la novità: i cellulari dei presenti nel raggio di tre chilometri dal sito dell'incidente vibrano e suonano con l'innovativo sistema di messaggistica It-Alert, predisposto dal Dipartimento nazionale della Protezione civile. Avviserà anche a chi si trova alla stazione o in spiaggia. Pronta la risposta: entro un'ora, in 460 compileranno il questionario fornendo un utile riscontro. Sarà Garra, prossimo a diventare prefetto a Lodi, a fornire i primi positivi feedback. Alle 17.15 la chiusura delle operazioni e della grande esercitazione ('Full scale exercise') di protezione civile alla raffineria Api con il coinvolgimento di tutte le componenti istituzionali - coordinate magistralmente dalla Prefettura -, operative e della cittadinanza. Oltre cento i professionisti e i volontari coinvolti, dopo l'articolato percorso di pianificazione con Enti e strutture. Oltre alla Prefettura e al Comune di Falconara, hanno partecipato Comune di Ancona, Provincia, Comando provinciale dorico dei vigili del fuoco, Regione con la Protezione civile regionale, Protezione civile comunale, tutte le Forze dell'ordine, Capitaneria di Porto, Autorità portuale, Arpam, Ast di Ancona, Ars, Servizio 118, Rfi, Società Autostrade, Anas, aeroporto, Enac, Enac e società Api.

A fine giornata il prefetto Valiante si dirà favorevolmente colpito dalla risposta del sistema di protezione civile e dalla partecipazione della popolazione messa al corrente dell'esercitazione. Entusiasta Signorini,

grata «alla Prefettura, al prefetto Valiante e al vice Garra per l'ascolto, la sensibilità e la piena disponibilità».

Per il sindaco è stata «la prima esercitazione che ha coinvolto attivamente tutti i residenti di un intero quartiere di Falconara, in questo caso Villanova». Un grazie a «per la collaborazione tutti i soggetti partecipanti». L'esercitazione «rappresenta un passaggio fondamentale in termini di prevenzione e consapevolezza per la nostra comunità» perché «preparare i cittadini a sapere come comportarsi in caso di emergenza è importante e oggi (ieri) è stato fatto un lavoro concreto e significativo in questa direzione».

The Medi Telegraph

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Blue Economy: l'Adriatico laboratorio strategico per l'Europa


The Medi Telegraph

Blue Economy: l'Adriatico laboratorio strategico per l'Europa

07/15/2025 19:29 Garbiele Costantini

Vertice internazionale dei ministri di Italia, Albania, Croazia, Montenegro e Slovenia L'Adriatico chiama, l'Europa risponde. Questa mattina ad Ancona ministri e rappresentanti istituzionali di cinque Paesi si sono riuniti per dare forma a una nuova strategia condivisa della Blue Economy, con l'Italia e le Marche al centro delle politiche future per la pesca e lo sviluppo sostenibile del mare. Il vertice internazionale "Sostenibilità, Innovazione e Cooperazione nella Blue Economy per il mare Adriatico " ha visto la partecipazione dei ministri con delega alla pesca di Albania, Croazia, Montenegro e Slovenia, insieme al ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, Francesco Lollobrigida, al sottosegretario Patrizio La Pietra, al presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli e al presidente della commissione Agricoltura della Camera dei Deputati Mirco Carloni. Un vertice dal forte valore strategico, promosso dal ministero italiano per rafforzare la cooperazione tra le nazioni che si affacciano sul bacino adriatico e proporre un nuovo modello di gestione condivisa del mare , capace di coniugare sostenibilità ambientale, resilienza economica e coesione sociale. "Ci siamo riuniti ad Ancona per trovare motivi di unità – ha dichiarato il ministro Lollobrigida – che vadano ben oltre le codificazioni regolatorie dell'Unione europea o di altra natura. Questa conferenza è un momento di dialogo e amicizia con Croazia, Slovenia, Montenegro e Albania per individuare regole comuni e opportunità di interscambio tra le nostre imprese. Nelle Marche ci troviamo di fronte a un sistema integrato virtuoso, in cui pubblica amministrazione, mondo imprenditoriale e settore della ricerca dialogano e collaborano attivamente per affrontare le grandi sfide del presente e del futuro. Anche la Blue Economy e, in particolare il comparto della pesca, si inserisce perfettamente in questo modello. Un esempio emblematico è l'acquacoltura, sia marina che lacustre, che proprio in questa regione sta conoscendo uno sviluppo significativo, portando con sé nuove opportunità di occupazione e crescita. Un altro

Vertice internazionale dei ministri di Italia, Albania, Croazia, Montenegro e Slovenia L'Adriatico chiama, l'Europa risponde. Questa mattina ad Ancona ministri e rappresentanti istituzionali di cinque Paesi si sono riuniti per dare forma a una nuova strategia condivisa della Blue Economy, con l'Italia e le Marche al centro delle politiche future per la pesca e lo sviluppo sostenibile del mare. Il vertice internazionale "Sostenibilità, Innovazione e Cooperazione nella Blue Economy per il mare Adriatico " ha visto la partecipazione dei ministri con delega alla pesca di Albania, Croazia, Montenegro e Slovenia, insieme al ministro dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste, Francesco Lollobrigida, al sottosegretario Patrizio La Pietra, al presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli e al presidente della commissione Agricoltura della Camera dei Deputati Mirco Carloni. Un vertice dal forte valore strategico, promosso dal ministero italiano per rafforzare la cooperazione tra le nazioni che si affacciano sul bacino adriatico e proporre un nuovo modello di gestione condivisa del mare , capace di coniugare sostenibilità ambientale, resilienza economica e coesione sociale. "Ci siamo riuniti ad Ancona per trovare motivi di unità - ha dichiarato il ministro Lollobrigida - che vadano ben oltre le codificazioni regolatorie dell'Unione europea o di altra natura. Questa conferenza è un momento di dialogo e amicizia con Croazia, Slovenia, Montenegro e Albania per individuare regole comuni e opportunità di interscambio tra le nostre imprese. Nelle Marche ci troviamo di fronte a un sistema integrato virtuoso, in cui pubblica amministrazione, mondo imprenditoriale e settore della ricerca dialogano e collaborano attivamente per affrontare le grandi sfide del presente e del futuro. Anche la Blue Economy e, in particolare il comparto della pesca, si inserisce perfettamente in questo modello. Un esempio emblematico è l'acquacoltura, sia marina che lacustre, che proprio in questa regione sta conoscendo uno sviluppo significativo, portando con sé nuove opportunità di occupazione e crescita. Un altro fronte su cui possiamo e dobbiamo intervenire è quello della cantieristica navale per la pesca . Un settore che, negli anni passati, ha vissuto un progressivo abbandono a causa della delocalizzazione della produzione, ma che nelle Marche conserva una competenza e una tradizione straordinarie". Al centro del dibattito, la necessità urgente di superare le attuali restrizioni allo sforzo di pesca, considerate penalizzanti per le economie costiere. Il modello auspicato mira a superare le logiche puramente quantitative, integrando le conseguenze del cambiamento climatico, dell'innalzamento delle temperature e del livello del mare nella gestione degli stock ittici. I partecipanti hanno evidenziato che l'eccessiva riduzione delle giornate di pesca , disgiunta dall'effettiva diminuzione delle flotte, rischia di avere impatti devastanti sulla filiera e sulle comunità costiere, aumentando la dipendenza dall'importazione e mettendo a rischio

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

l'autosufficienza alimentare. "Oggi insieme al ministro Lollobrigida - ha dichiarato Patrizio La Pietra, sottosegretario al Masaf - ai ministri e alle rappresentanze istituzionali di Slovenia, Croazia, Montenegro e Albania, ci siamo confrontati sul tema della "Sostenibilità, innovazione e cooperazione nella blue economy". Le sfide economiche e ambientali che attendono il futuro del comparto nel mare Adriatico devono essere affrontate in maniera unitaria, consapevoli che la sostenibilità ambientale va di pari passo con quella economica e sociale, perché non dobbiamo correre il rischio, nei prossimi anni, di non avere pesce sulle nostre tavole, non per mancanza di risorsa, ma perché non ci saranno più pescatori". L'acquacoltura con un focus specifico sulla molluschicoltura è emersa come uno dei temi cardine. La crisi dovuta all'invasione del granchio blu e agli effetti del riscaldamento globale impone risposte coordinate e immediate. Il settore, vitale per molte economie regionali, rappresenta anche un'opportunità di rilancio attraverso ricerca, digitalizzazione e tecnologie innovative. In questo scenario, le Marche giocano un ruolo cruciale. Lo ha sottolineato il presidente della Regione, Francesco Acquaroli, che ha ribadito la centralità del territorio nella visione politica ed economica del Paese e dell'Europa. "Le Marche - ha dichiarato Acquaroli - sono sempre più centrali a livello internazionale, come dimostrano il G7 Salute e altri incontri importanti. Oggi ospitiamo un nuovo appuntamento di rilievo, grazie al ministro Lollobrigida. L'Iniziativa Adriatico-Ionica è per noi un'opportunità concreta di crescita. La nostra regione è un ponte naturale verso i Balcani e ha un legame profondo con l'economia del mare. Abbiamo investito in porti, infrastrutture e sostenibilità, con settori chiave come pesca e cantieristica navale. Siamo fieri dell'unico corso universitario europeo in management della pesca . È fondamentale valorizzare l'Adriatico e le imprese che vi operano: questo vertice può aprire nuove prospettive di sviluppo sostenibile e occupazione.". Un'identità che si concretizza nella presenza di una delle flotte pescherecce più attive del Paese, nella forza della filiera ittica, nell'eccellenza dei prodotti e nella capacità di valorizzare la materia prima attraverso trasformazione, distribuzione e export. La strategia emersa dal vertice di Ancona è quella di costruire un fronte diplomatico adriatico per influenzare le politiche europee e mediterranee, anche in sede di Commissione generale per la pesca nel Mediterraneo (Cgpm). Un fronte che si pone l'obiettivo di trasformare il mar Adriatico in un modello virtuoso di cooperazione, resilienza e crescita economica sostenibile, un passo importante verso una governance più integrata delle risorse marine per generare impatti a livello macroregionale.

vivereancona.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il porto di Ancona e la Riviera del Conero protagonisti di "Linea Blu - Porti d'Italia" su Rai Uno: come rivedere la puntata


vivereancona.it

Il porto di Ancona e la Riviera del Conero protagonisti di "Linea Blu – Porti d'Italia" su Rai Uno: come rivedere la puntata

07/15/2025 07:25

Da Ancona a Numana alla scoperta della Riviera del Conero, del suo mare e delle sue genti. Ma anche del suo porto commerciale, uno dei principali scali dell'Adriatico, crocevia millenario di storie e culture. Sabato 12 luglio è proseguito il viaggio di Linea Blu - Porti d'Italia nelle Marche. La riviera anconetana vive nel respiro dei suoi "personaggi principali": quello delle "Dragonesse", vogatrici forti e tenaci che sfidano le onde e le avversità ma anche quello silenzioso dei pescatori in paziente attesa della preda.Tanti i volti del racconto televisivo dello scalo dorico. I protagonisti di questo viaggio, a bordo del "Pelikan", sono andati alla scoperta del prezioso lavoro delle barche "mangia plastica", e insieme ai ricercatori dell'Università Politecnica delle Marche hanno visto come sia possibile "restaurare" la natura adottando soluzioni tecnologiche all'avanguardia. La squadra di Linea Blu è poi entrata al porto di Ancona, detta la "città dei due soli", grazie alla sua conformazione a gomito, dove il Sole sorge e tramonta sul mare, per osservare da vicino il funzionamento di uno scalo da sempre strategico per i commerci marittimi con l'Oriente. Il programma di Rai 1, condotto da Donatella Bianchi e Fabio Gallo, è realizzato quest'anno in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Autorità di sistema portuale, con l'obiettivo di presentare i principali porti italiani. Per chi avesse perso la bella puntata di Linea blu dedicata al porto di Ancona e per chi la volesse rivedere, eccola qui: È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatasapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale https://vivere.me/waVivereAncona oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un articolo pubblicato il 15-07-2025 alle 07:23 sul giornale del 16 luglio 2025 0 letture Commenti.

Da Ancona a Numana alla scoperta della Riviera del Conero, del suo mare e delle sue genti. Ma anche del suo porto commerciale, uno dei principali scali dell'Adriatico, crocevia millenario di storie e culture. Sabato 12 luglio è proseguito il viaggio di Linea Blu - Porti d'Italia nelle Marche. La riviera anconetana vive nel respiro dei suoi "personaggi principali": quello delle "Dragonesse", vogatrici forti e tenaci che sfidano le onde e le avversità ma anche quello silenzioso dei pescatori in paziente attesa della preda.Tanti i volti del racconto televisivo dello scalo dorico. I protagonisti di questo viaggio, a bordo del "Pelikan", sono andati alla scoperta del prezioso lavoro delle barche "mangia plastica", e insieme ai ricercatori dell'Università Politecnica delle Marche hanno visto come sia possibile "restaurare" la natura adottando soluzioni tecnologiche all'avanguardia. La squadra di Linea Blu è poi entrata al porto di Ancona, detta la "città dei due soli", grazie alla sua conformazione a gomito, dove il Sole sorge e tramonta sul mare, per osservare da vicino il funzionamento di uno scalo da sempre strategico per i commerci marittimi con l'Oriente. Il programma di Rai 1, condotto da Donatella Bianchi e Fabio Gallo, è realizzato quest'anno in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Autorità di sistema portuale, con l'obiettivo di presentare i principali porti italiani. Per chi avesse perso la bella puntata di Linea blu dedicata al porto di Ancona e per chi la volesse rivedere, eccola qui: È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatasapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale https://vivere.me/waVivereAncona oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un articolo pubblicato il 15-07-2025 alle 07:23 sul giornale del 16 luglio 2025 0 letture Commenti.

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

BLUE ECONOMY: LAZIO PRIMA REGIONE PER NUMERO DI IMPRESE 27 MILIONI PER INNOVAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DEI LITORALI - Presentato il Report 2025. La vicepresidente Roberta Angelilli: «Oggi al via 10 milioni di euro per i primi 12 Comuni costieri»



Agenparl

BLUE ECONOMY: LAZIO PRIMA REGIONE PER NUMERO DI IMPRESE 27 MILIONI PER INNOVAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DEI LITORALI – Presentato il Report 2025. La vicepresidente Roberta Angelilli: «Oggi al via 10 milioni di euro per i primi 12 Comuni costieri»

07/15/2025 13:18

(AGENPARL) – Tue 15 July 2025 [Regione Lazio] UFFICIO STAMPA DEL PRESIDENTE COMUNICATO STAMPA BLUE ECONOMY: LAZIO PRIMA REGIONE PER NUMERO DI IMPRESE 27 MILIONI PER INNOVAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DEI LITORALI Presentato il Report 2025. La vicepresidente Roberta Angelilli: «Oggi al via 10 milioni di euro per i primi 12 Comuni costieri» Roma, 15 luglio 2025 – È stato presentato questa mattina il Report 2025 sulla Blue Economy del Lazio e le iniziative promosse dalla Regione Lazio per la riqualificazione dei comuni costieri e il potenziamento del sistema dell'Economia del Mare. Hanno preso parte all'evento la vicepresidente e assessore a Sviluppo economico, Commercio, Artigianato, Industria e Internazionalizzazione della Regione Lazio, Roberta Angelilli, il presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale del Lazio Enrico Tiero, il presidente della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Roma Lorenzo Tagliavanti, il presidente Piccola Industria di Unindustria Cristiano Dionisi e il presidente di ANCI Lazio Daniele Sinibaldi. «Il Lazio, con 383 chilometri di costa, 22 Comuni costieri (tra cui Roma Capitale) e 2 Comuni isolani, Ponza e Ventotene, si conferma la prima regione italiana per numero di imprese attive nella Blue Economy con 35.747 unità operative nei settori legati all'economia del mare. Domina la graduatoria nazionale Roma e provincia con 30.566 imprese. Il Lazio è inoltre la quarta regione in Italia per valore aggiunto pari al 6,7% e terza per numero di occupati con il 7,4%», ha sottolineato la vicepresidente Roberta Angelilli. «Il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare una legge dedicata alla Blue Economy, proprio per sostenere un settore economicamente importante che integra la logistica al turismo, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico fino ad interventi per la salvaguardia degli ecosistemi marini. Il Lazio è anche forte di un'importante Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce il porto di Civitavecchia, primo porto croceristico italiano e secondo in Europa, insieme ai porti di Fiumicino e Gaeta», ha aggiunto la vicepresidente Roberta Angelilli. Durante l'incontro sono stati illustrati i progetti realizzati, le risorse messe in campo e gli esiti dei bandi destinati a sostenere interventi strategici. Nel biennio 2023/2025 sono stati stanziati 27 milioni di euro con l'obiettivo di rafforzare competitività, sostenibilità e innovazione nei territori costieri del Lazio. Tre le principali misure: * 2,5 milioni di euro sono stati assegnati al Piano Operativo per lo sviluppo della Blue Economy, per la valorizzazione dei beni culturali e ambientali sugli arenili, il potenziamento dell'inclusività sociale delle spiagge libere, la riduzione dell'inquinamento e la protezione dell'ecosistema marino, il recupero e riuso dei relitti e progetti pilota sulla dissalazione; * 5,5 milioni di euro per Legge sull'Etruria Meridionale che interessa la riqualificazione dei Comuni

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

costieri del Litorale Nord: Montalto di Castro, Tarquinia, Civitavecchia, Santa Marinella, Cerveteri, Ladispoli e Fiumicino; * 8,5 milioni di euro per le spiagge e l'avvio della stagione balneare, destinati a tutti i Comuni del litorale laziale per rendere più accessibili gli arenili, garantire la sicurezza dei bagnanti, adottare interventi di disinquinamento biologico e riduzione delle plastiche; È stata pubblicata oggi anche la graduatoria dei 10 milioni di euro per la Legge del Litorale per la riqualificazione dei lungomare e dei contesti urbani costieri. Sono 12 i primi progetti ritenuti ammissibili e che saranno immediatamente finanziati: San Felice Circeo, Pomezia, Formia, Sabaudia, Fiumicino, Cerveteri, Sperlonga, Tarquinia, Ardea, Ponza, Latina, Ladispoli con i 10 milioni della Regione, ai quali si aggiunge il cofinanziamento da parte dei comuni di 4 milioni di euro, per un investimento complessivo di 14 milioni di euro. «La Blue Economy rappresenta un'opportunità concreta e fondamentale per lo sviluppo del litorale. Come Regione Lazio stiamo investendo importanti risorse su questo settore. Nel 2024 il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare il Piano Operativo per lo sviluppo della Blue Economy. Abbiamo stanziato risorse per lo sviluppo del litorale, con un focus sulla Blue Economy e la riqualificazione urbana. Tra questi voglio ricordare anche i quasi 400.000 euro per i Comuni pontini premiati per le proposte progettuali finalizzate alla promozione dello sviluppo, risultate conformi e ammesse a finanziamento. Intendo complimentarmi con il vicepresidente e assessore Roberta Angelilli per il lavoro svolto in questo biennio anche su questo settore, di vitale importanza per la provincia di Latina. Il gioco di squadra messo in atto sta dando frutti importanti. A noi spetta il compito di saper cogliere le opportunità e di far convergere le risorse economiche disponibili e nuove opportunità di sviluppo per questo settore, che costituisce una ricchezza unica per il nostro litorale», ha dichiarato Enrico Tiero, presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale del Lazio. 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.

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

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

IX COMMISSIONE: Nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, audizione

La IX Commissione Trasporti ha avviato l'esame della proposta di nomina dell'ingegnere Raffaele Latrofa a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale (Nomina n. 95 - Rel. Frijia, FDI), procedendo altresì all' audizione informale del designato. In sede consultiva, per il parere alla VI Commissione Finanze ha avviato l'esame del disegno di legge di conversione del DL 84/2025 recante Disposizioni urgenti in materia fiscale Comments are closed.


Agenparl

IX COMMISSIONE: Nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, audizione

07/15/2025 17:55

La IX Commissione Trasporti ha avviato l'esame della proposta di nomina dell'ingegnere Raffaele Latrofa a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale (Nomina n. 95 – Rel. Frijia, FDI), procedendo altresì all' audizione informale del designato. In sede consultiva, per il parere alla VI Commissione Finanze ha avviato l'esame del disegno di legge di conversione del DL 84/2025 recante Disposizioni urgenti in materia fiscale Comments are closed.

Ciociaria Oggi

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Blue Economy

Litorali al centro dello sviluppo

Presentate ieri mattina le iniziative promosse dalla Regione Lazio per la riqualificazione delle coste Stanziati 27 milioni di euro per rafforzare competitività, sostenibilità e innovazione dei comuni


La notizia
Logistica, ecco gli Stati Generali
Blue Economy
Litorali al centro dello sviluppo
Presentate ieri mattina le iniziative promosse dalla Regione Lazio per la riqualificazione delle coste Stanziati 27 milioni di euro per rafforzare competitività, sostenibilità e innovazione dei comuni
La Blu Economy nella Regione Lazio
Report 2025

Blu Economy, un cluster in crescita in termini di sviluppo, occupati e innovazione. E il Lazio, con le sue 35.000 imprese, è la prima regione italiana ad approvare una legge dedicata. Un settore «economicamente importante che integra la logistica al turismo, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico fino ad interventi per la salvaguardia degli ecosistemi marini». Così come lo ha definito la vicepresidente e assessore regionale allo sviluppo economico, commercio, artigianato, industria e internazionalizzazione Roberta Angelilli ieri mattina, nella sede della Regione Lazio, durante la presentazione del report 2025 sulla Blue Economy del Lazio, sulCRISTINAMANTOVANI le iniziative promosse dalla Regione Lazio perla riqualificazione dei comuni costieri e il potenziamento del sistema dell'economia del mare. Presenti anche il presidente della commissione sviluppo economico e attività produttive del consiglio regionale del Lazio Enrico Tiero, il presidente della Camera di Commercio industria artigianato e agricoltura di Roma Lorenzo Tagliavanti, il presidente Piccola Industria di Unindustria Cristiano Dionisi e il presidente di Anci Lazio Daniele Sinibaldi.

La Angelilli ha poi parlato di dati incoraggianti. L'economia del mare in Italia vale circa l'11% del valore aggiunto, oltre 76 miliardi. In questo contesto il Lazio si piazza al quarto posto ed è terzo per occupazione. «C'è un motore che può sostenere grandi sfide ha spiegato Roberta Angelilli Abbiamo quasi 400 chilometri di coste, 22 comuni costieri e le 2 isole di Ponza e Ventotene. Anche un'importante autorità portuale con Gaeta, Fiuminicno e Civitavecchia».

Negli ultimi due anni sono stati stanziati 27 milioni di euro con l'obiettivo di rafforzare competitività, sostenibilità e innovazione nei territori costieri dell'intera regione. Pubblicata anche la graduatoria dei 10 milioni di euro per la "Legge del Litorale" per la riqualificazione del lungomare e dei contesti urbani costieri. Sono 12 i primi progetti ritenuti ammissibili e che saranno immediatamente finanziati. Sei di questi sono in provincia di Latina che è risultata la più rappresentata. E sono: San Felice Circeo, Pomezia, Formia, Sabaudia, Fiumicino, Cerveteri, Sperlonga, Tarquinia, Ardea, Ponza, Latina, Ladispoli con i 10 milioni della Regione, ai quali si aggiunge il cofinanziamento da parte dei comuni di 4 milioni di euro, per un investimento complessivo di 14 milioni di euro.

Tre le principali misure ci sono 2,5 milioni di euro assegnati al Piano Operativo per lo sviluppo della Blue Economy, per la valorizzazione dei beni culturali e ambientali sugli arenili, il potenziamento dell'inclusività sociale delle spiagge libere, la riduzione dell'inquinamento e la protezione dell'ecosistema

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

marino, il recupero e riuso dei relitti e progetti pilota sulla dissalazione. Poi 5,5 milioni di euro per Legge sull'Etruria Meridionale che interessa la riqualificazione dei Comuni costieri del Litorale Nord: Montalto di Castro, Tarquinia, Civitavecchia, Santa Marinella, Cerveteri, Ladispoli e Fiumicino. Infine, 8,5 milioni di euro per le spiagge e l'avvio della stagione balneare, destinati a tutti i Comuni del litorale laziale per rendere più accessibili gli arenili, garantire la sicurezza dei bagnanti, adottare interventi di disinquinamento biologico e riduzione delle plastiche.

La Blue Economy «rappresenta una delle leve più promettenti per costruire una crescita sostenibile, integrata e competitiva della nostra regione - ha detto il presidente del comitato Piccola Industria di Unindustria Cristiano Dionisi - Si tratta di un settore strategico, oltre ad essere asse trasversale del Piano Industriale del Lazio promosso daUnindustria. Il Lazio può contare su asset unici nel panorama nazionale. Mi riferisco alla Zona Logistica Semplificata che sarà sempre di più un attrattore importante per nuovi investimenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA Il primato Il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare una legge dedicata alla Blue Economy, proprio per sostenere un settore economicamente importante che integra la logistica al turismo, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico fino ad interventi per la salvaguardia degli ecosistemi marini. Il Lazio è anche forte di un'importante autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce il porto di Civitavecchia, primo porto croceristico italiano e secondo in Europa, insieme ai porti di Fiumicino e Gaeta.

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Blue economy: 27 milioni per innovazione e riqualificazione dei litorali


CivOnline

Blue economy: 27 milioni per innovazione e riqualificazione dei litorali

07/15/2025 11:38

Lazio prima regione per numero di imprese. Presentato il Report 2025. La vicepresidente Roberta Angelilli: «Oggi al via 10 milioni di euro per i primi 12 Comuni costieri» redazione web CIVITAVECCHIA – È stato presentato questa mattina il Report 2025 sulla Blue Economy del Lazio e le iniziative promosse dalla Regione Lazio per la riqualificazione dei comuni costieri e il potenziamento del sistema dell'Economia del Mare. Hanno preso parte all'evento la vicepresidente e assessore a Sviluppo economico, Commercio, Artigianato, Industria e Internazionalizzazione della Regione Lazio, Roberta Angelilli, il presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale del Lazio Enrico Tiero, il presidente della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Roma Lorenzo Tagliavanti, il presidente Piccola Industria di Unindustria Cristiano Dionisi e il presidente di ANCI Lazio Daniele Sinibaldi. «Il Lazio, con 383 chilometri di costa, 22 Comuni costieri (tra cui Roma Capitale) e 2 Comuni isolani, Ponza e Ventotene, si conferma la prima regione italiana per numero di imprese attive nella Blue Economy con 35.747 unità operative nei settori legati all'economia del mare. Domina la graduatoria nazionale Roma e provincia con 30.566 imprese. Il Lazio è inoltre la quarta regione in Italia per valore aggiunto pari al 6,7% e terza per numero di occupati con il 7,4%», ha sottolineato la vicepresidente Roberta Angelilli. «Il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare una legge dedicata alla Blue Economy, proprio per sostenere un settore economicamente importante che integra la logistica al turismo, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico fino ad interventi per la salvaguardia degli ecosistemi marini. Il Lazio è anche forte di un'importante Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce il porto di Civitavecchia, primo porto croceristico italiano e secondo in Europa, insieme ai porti di Fiumicino e Gaeta», ha aggiunto la vicepresidente Roberta Angelilli. Durante l'incontro sono stati illustrati i progetti realizzati, le risorse messe in campo e gli esiti dei bandi destinati a sostenere interventi strategici. Nel biennio 2023/2025 sono stati stanziati 27 milioni di eurocon l'obiettivo di rafforzare competitività, sostenibilità e innovazione nei territori costieri del Lazio. Tre le principali misure: -2,5 milioni di euro sono stati assegnati al Piano Operativo per lo sviluppo della Blue Economy, per la valorizzazione dei beni culturali e ambientali sugli arenili, il potenziamento dell'inclusività sociale delle spiagge libere, la riduzione dell'inquinamento e la protezione dell'ecosistema marino, il recupero e riuso dei relitti e progetti pilota sulla dissalazione; -5,5 milioni di euro per Legge sull'Etruria Meridionale che interessa la riqualificazione dei Comuni costieri del Litorale Nord: Montalto di Castro, Tarquinia, Civitavecchia, Santa Marinella, Cerveteri, Ladispoli e Fiumicino; -8,5 milioni di euro per le spiagge

e l'avvio della stagione balneare, destinati a tutti i Comuni del litorale laziale per rendere più accessibili gli arenili, garantire la sicurezza dei bagnanti, adottare interventi di disinquinamento biologico e riduzione delle plastiche; È stata pubblicata oggi anche la graduatoria dei 10 milioni di euro per la Legge del Litorale per la riqualificazione dei lungomare e dei contesti urbani costieri. Sono 12 i primi progetti ritenuti ammissibili e che saranno immediatamente finanziati: San Felice Circeo, Pomezia, Formia, Sabaudia, Fiumicino, Cerveteri, Sperlonga, Tarquinia, Ardea, Ponza, Latina, Ladispoli con i 10 milioni della Regione, ai quali si aggiunge il cofinanziamento da parte dei comuni di 4 milioni di euro, per un investimento complessivo di 14 milioni di euro. «La Blue Economy rappresenta un'opportunità concreta e fondamentale per lo sviluppo del litorale. Come Regione Lazio stiamo investendo importanti risorse su questo settore. Nel 2024 il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare il Piano Operativo per lo sviluppo della Blue Economy. Abbiamo stanziato risorse per lo sviluppo del litorale, con un focus sulla Blue Economy e la riqualificazione urbana. Tra questi voglio ricordare anche i quasi 400.000 euro per i Comuni pontini premiati per le proposte progettuali finalizzate alla promozione dello sviluppo, risultate conformi e ammesse a finanziamento. Intendo complimentarmi con il vicepresidente e assessore Roberta Angelilli per il lavoro svolto in questo biennio anche su questo settore, di vitale importanza per la provincia di Latina. Il gioco di squadra messo in atto sta dando frutti importanti. A noi spetta il compito di saper cogliere le opportunità e di far convergere le risorse economiche disponibili e nuove opportunità di sviluppo per questo settore, che costituisce una ricchezza unica per il nostro litorale», ha dichiarato Enrico Tiero, presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale del Lazio.

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Latrofa alla prova della Commissione


CivOnline

Latrofa alla prova della Commissione

07/15/2025 16:09 Daria Geggi

Il vicesindaco di Pisa: «Un ingegnere idraulico è figura attinente per guidare un porto» Daria Geggi CIVITAVECCHIA – «Un ingegnere idraulico, tutto sommato, in un porto può essere una figura molto attinente». È con questa affermazione che l'ingegner Raffaele Latrofa ha sintetizzato oggi, nel corso dell'audizione alla IX Commissione della Camera dei Deputati, la sua candidatura alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, che governa gli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Designato dal ministro Matteo Salvini con l'intesa del presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, Latrofa – vicesindaco di Pisa e tecnico con un solido curriculum nell'ambito delle opere pubbliche – ha illustrato alla Commissione la propria esperienza, definendola non solo coerente con quanto richiesto dalla legge 84/94, ma in grado di rappresentare un "valore aggiunto" per la governance portuale. L'audizione è arrivata al termine di settimane segnate da polemiche trasversali: parlamentari e consiglieri regionali di opposizione, esponenti del mondo sindacale e perfino alcune sigle legate ai trasporti hanno contestato la legittimità della nomina, giudicando la figura dell'ingegnere priva di adeguata esperienza nel settore della logistica, della portualità e dei trasporti marittimi. Latrofa, da parte sua, ha rivendicato non solo una lunga attività tecnica nella progettazione e realizzazione di infrastrutture portuali – citando, tra gli altri, le opere di messa in sicurezza del porto di Viareggio e la redazione del piano operatore portuale – ma anche il suo ruolo politico-amministrativo, in particolare nella gestione di oltre 150 milioni di euro di opere pubbliche finanziate in gran parte con fondi PNRR, con incarichi di responsabilità diretta dalla programmazione alla rendicontazione. «Credo nella leadership dal basso, nel fare squadra – ha dichiarato – e nel ruolo del presidente come regista, non accentratore». Ha inoltre posto l'accento sulla propria attività all'interno della Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente, dove ha recentemente

Il vicesindaco di Pisa: «Un ingegnere idraulico è figura attinente per guidare un porto» Daria Geggi CIVITAVECCHIA - «Un ingegnere idraulico, tutto sommato, in un porto può essere una figura molto attinente». È con questa affermazione che l'ingegner Raffaele Latrofa ha sintetizzato oggi, nel corso dell'audizione alla IX Commissione della Camera dei Deputati, la sua candidatura alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, che governa gli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Designato dal ministro Matteo Salvini con l'intesa del presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, Latrofa - vicesindaco di Pisa e tecnico con un solido curriculum nell'ambito delle opere pubbliche - ha illustrato alla Commissione la propria esperienza, definendola non solo coerente con quanto richiesto dalla legge 84/94, ma in grado di rappresentare un "valore aggiunto" per la governance portuale. L'audizione è arrivata al termine di settimane segnate da polemiche trasversali: parlamentari e consiglieri regionali di opposizione, esponenti del mondo sindacale e perfino alcune sigle legate ai trasporti hanno contestato la legittimità della nomina, giudicando la figura dell'ingegnere priva di adeguata esperienza nel settore della logistica, della portualità e dei trasporti marittimi. Latrofa, da parte sua, ha rivendicato non solo una lunga attività tecnica nella progettazione e realizzazione di infrastrutture portuali - citando, tra gli altri, le opere di messa in sicurezza del porto di Viareggio e la redazione del piano operatore portuale - ma anche il suo ruolo politico-amministrativo, in particolare nella gestione di oltre 150 milioni di euro di opere pubbliche finanziate in gran parte con fondi PNRR, con incarichi di responsabilità diretta dalla programmazione alla rendicontazione. «Credo nella leadership dal basso, nel fare squadra - ha dichiarato - e nel ruolo del presidente come regista, non accentratore». Ha inoltre posto l'accento sulla propria attività all'interno della Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente, dove ha recentemente contribuito alla valutazione di progetti portuali a Napoli, Catania, Trieste, Olbia, Porto Marghera e Ancona, affrontando temi di stretta attualità come il cold ironing, la retroportualità, la logistica energetica, le Zls e la transizione digitale. «Nell'ultimo anno - ha detto - ho maturato una vera visione strategica della portualità italiana». Sollecitato dai deputati presenti, ha quindi ribadito che sebbene la laurea non sia «né necessaria né sufficiente» a ricoprire il ruolo, le competenze idrauliche, urbanistiche e infrastrutturali acquisite sul campo lo rendono perfettamente in grado di affrontare le sfide del sistema portuale di Civitavecchia, soprattutto nel contesto attuale, dove entro il 31 marzo 2026 occorrerà completare interventi cruciali previsti dal Pnrr. A Civitavecchia, ha ricordato, sono in corso opere per oltre 400 milioni di euro, molte delle quali strettamente legate alla sua area di specializzazione, «e c'è

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

bisogno di una figura - ha aggiunto - che possa dare un impulso immediato all'attuazione. Serve una governance inclusiva che valorizzi le risorse interne, ricostruisca una squadra e accompagni la transizione energetica e digitale del porto». La fotografia che ha fatto emergere Latrofa, quindi, è stata quella di un possibile profilo trasversale per coniugare visione amministrativa e capacità tecnica. Domani è atteso il voto della Commissione.

Il Messaggero

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Aziende della Blue Economy il Lazio primo in Italia: la Regione investe 27 milioni


Cronaca di Roma

Il Papa a Castel Gandolfo
La messa dai carabinieri
«Dio vegli su tutti voi»

Aziende della Blue Economy
il Lazio primo in Italia:
la Regione investe 27 milioni

Scuola, in arrivo tremila professori

IL REPORT È stato presentato ieri il Report 2025 sulla Blue Economy - l'economia che si basa sulle risorse legate al mare - del Lazio e le iniziative promosse dalla Regione Lazio per la riqualificazione dei comuni costieri e il potenziamento del sistema dell'Economia del Mare.

LA PRESENTAZIONE Alla presentazione, hanno preso parte la vicepresidente e assessore a Sviluppo economico della Regione Lazio, Roberta Angelilli; il presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive, Enrico Tiero; il presidente della Camera di Commercio di Roma, Lorenzo Tagliavanti; il presidente Piccola Industria di Unindustria, Cristiano Dionisi; e il presidente di Anci Lazio, Daniele Sinibaldi.

«35MILA AZIENDE» «Il Lazio, con 383 chilometri di costa, 22 Comuni costieri (tra cui Roma Capitale) e 2 Comuni isolani, Ponza e Ventotene, si conferma la prima regione italiana per numero di imprese attive nella Blue Economy con 35.747 unità operative nei settori legati all'economia del mare.

Domina la graduatoria nazionale Roma e provincia con 30.566 imprese. Il Lazio è inoltre la quarta regione in Italia per valore aggiunto pari al 6,7% e terza per numero di occupati con il 7,4%», ha sottolineato la vicepresidente Roberta Angelilli che poi ha aggiunto: «Il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare una legge dedicata alla Blue Economy, proprio per sostenere un settore economicamente importante che integra la logistica al turismo, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico fino ad interventi per la salvaguardia degli ecosistemi marini. Il Lazio è anche forte di un'importante Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce il porto di Civitavecchia, primo porto croceristico italiano e secondo in Europa, insieme ai porti di Fiumicino e Gaeta».

I DETTAGLI Durante l'incontro sono stati illustrati i progetti realizzati, le risorse messe in campo e gli esiti dei bandi destinati a sostenere interventi strategici. Nel biennio 2023/2025 sono stati stanziati 27 milioni di euro con l'obiettivo di rafforzare competitività, sostenibilità e innovazione nei territori costieri del Lazio.

Tre le principali misure, i 2,5 milioni per il Piano operativo per la Blue Economy; i 5,5 per la riqualificazione dei Comuni costieri del litorale nord (Montalto di Castro, Tarquinia, Civitavecchia, Santa Marinella, Cerveteri, Ladispoli e Fiumicino); gli 8,5 milioni per le spiagge e l'avvio della stagione balneare, destinati a tutti i Comuni del litorale laziale per rendere più accessibili gli arenili, garantire la sicurezza dei bagnanti, adottare interventi di disinquinamento biologico e riduzione delle plastiche.

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

Il Messaggero

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

È stata pubblicata oggi anche la graduatoria dei 10 milioni di euro per la Legge del Litorale per la riqualificazione dei lungomare e dei contesti urbani costieri. Sono 12 i primi progetti ritenuti ammissibili e che saranno immediatamente finanziati: San Felice Circeo, Pomezia, Formia, Sabaudia, Fiumicino, Cerveteri, Sperlonga, Tarquinia, Ardea, Ponza, Latina, Ladispoli con i 10 milioni della Regione, ai quali si aggiunge il cofinanziamento da parte dei comuni di 4 milioni di euro, per un investimento complessivo di 14 milioni di euro.

Fernando M. Magliaro © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Asl, liste d'attesa: «Entro ottobre azzerare le richieste»


Civitavecchia

Blu Economy, dalla Regione parte il restyling della costa

Asl, liste d'attesa: «Entro ottobre azzerare le richieste»

IL PIANO Cascata di fondi in arrivo dalla Regione Lazio, anche Civitavecchia e il comprensorio al centro dei finanziamenti pianificati dalla Pisana. È stato presentato ieri mattina il Report 2025 sulla Blue Economy e i progetti messi in campo per la riqualificazione dei Comuni costieri e il potenziamento del sistema dell'economia del mare. Hanno preso parte all'evento la vicepresidente e assessore a Sviluppo economico, Commercio, Artigianato, Industria e Internazionalizzazione della Regione Lazio, Roberta Angelilli, il presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale Enrico Tiero, il presidente della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Roma Lorenzo Tagliavanti, il presidente di Piccola Industria di Unindustria Cristiano Dionisi e il presidente di Anci Lazio Daniele Sinibaldi. Fari puntati su Civitavecchia, citata dalla vice presidente Angelilli per il ruolo cruciale che ricopre il Comune grazie alla presenza del Porto.

L'ente locale entra nel giro dei finanziamenti, nell'ambito della Legge sull'Etruria Meridionale e che interessa la riqualificazione dei Comuni costieri del Litorale Nord: Montalto di Castro, Tarquinia, appunto Civitavecchia, Santa Marinella, Cerveteri, Ladispoli e Fiumicino.

Tutto il comprensorio insomma, con un fondo da 5,5 milioni di euro. «Il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare una legge dedicata alla Blue Economy, proprio per sostenere un settore economicamente importante che integra la logistica al turismo, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico fino ad interventi per la salvaguardia degli ecosistemi marini.

Il Lazio è anche forte di un'importante Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce il Porto di Civitavecchia, primo porto crocieristico italiano e secondo in Europa, insieme ai porti di Fiumicino e Gaeta», ha affermato la vicepresidente Roberta Angelilli.

Durante l'incontro sono stati illustrati i progetti realizzati, le risorse messe in campo e gli esiti dei bandi destinati a sostenere interventi strategici. Nel biennio 2023/2025 sono stati stanziati 27 milioni di euro. Ladispoli e Cerveteri sono inseriti anche nella graduatoria dei 10 milioni di euro per la Legge del Litorale per la riqualificazione dei lungomare e dei contesti urbani costieri. Nello specifico, al primo Comune, per la riqualificazione del lungomare, va una somma di poco superiore al milione di euro, circa 900 mila dalla Regione. Per Cerveteri il fondo è di 2 milioni di euro, di cui un milione dalla Pisana, e serve per interventi di rigenerazione sostenibile delle infrastrutture urbane e per la connessione inclusiva al mare. «Il Lazio, con 383 chilometri di costa, 22 Comuni costieri (tra cui Roma Capitale) e 2 Comuni isolani, Ponza e Ventotene, si conferma la prima regione italiana per

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

numero di imprese attive nella Blue Economy con 35.747 unità operative nei settori legati all'economia del mare», ha aggiunto la vicepresidente della Regione. «La Blue Economy rappresenta un'opportunità concreta e fondamentale per lo sviluppo del litorale. Come Regione Lazio stiamo investendo importanti risorse su questo settore. Nel 2024 il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare il Piano Operativo per lo sviluppo operativo. Abbiamo stanziato risorse per lo sviluppo del litorale, con un focus sulla riqualificazione urbana. A noi spetta il compito di saper cogliere le opportunità e di far convergere le risorse economiche disponibili e nuove opportunità di sviluppo per questo settore, che costituisce una ricchezza unica per il nostro litorale», ha dichiarato Enrico Tiero, presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale.

Pierluigi Cascianelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, settimana decisiva per la nomina di Latrofa

Si stringono i tempi per la nomina del nuovo presidente dell'Autorità portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale.

Designato dal Mit l'ingegner Raffaele Latrofa, la proposta passa ora al vaglio delle Camere, che dovranno esprimersi entro il 28 luglio.

Primo step ieri mattinaalla Camera: la Commissione Trasporti ha iniziato l'esame della nomina, seguito da un'audizione informale del candidato, chiamato a illustrare la sua visione strategica. Il voto è atteso oggi.

Parallelamente, anche al Senato partirà l'iter presso l'VIII Commissione, senza però audizioni né voto in calendario. Salvo sorprese, l'investitura ufficiale arriverà a fine mese con la firma da parte del ministro Salvini, a conclusione dell'iter previsto dalla legge.

M. Pol.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.


Civitavecchia

Blu Economy, dalla Regione parte il restyling della costa

Asl, liste d'attesa: «Entro ottobre azzerare le richieste»

Gli Ambulanti di Forte dei Marmi
Sabato 19 Luglio
SANTA MARINELLA
Lungomare G. Marconi
Domenica 20 Luglio
OSTIA LIDO
Piazza Sirio
orario continuato dalle 8 alle 19

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Falsa partenza al mare Mancano i bagnini e i chioschi sono chiusi

`Installati i cartelli nelle spiagge libere che segnalano il pericolo per la balneazione La Capitaneria di porto sta analizzando i documenti per rilasciare gli ok definitivi


Ostia Fiumicino

Falsa partenza al mare Mancano i bagnini e i chioschi sono chiusi

La gomma salva-scogli arriva in spiaggia Pericolo per i bagnanti e sos ambientale

Concerti, spettacoli e tanti eventi L'estate si accende di divertimento

CASTEL PORZIANO Partenza in salita per la stagione balenare sulle spiagge libere di Castel Porziano, ancora senza servizi. I chioschi sono chiusi, nonostante la gara d'appalto e l'assegnazione delle cinque spiagge agli altrettanti vincitori.

Mancano, inoltre, i bagnini di salvataggio. Al loro posto rimangono i cartelli di "balneazione non sicura" ad avvisare romani e turisti. Gli unici servizi a disposizione sono quelli igienici ai Cancelli 1, 2 e 3 completamente bonificati. Ripulite anche tutte le aree intorno ai bagni e ai chioschi dove i pendolari del mare avevano abbandonato i rifiuti. Almeno fino ieri quando gli operai sono tornati a pulire, come ha potuto verificare lo stesso assessore al Patrimonio di Roma Capitale Tobia Zevi che in appena tre giorni ha svolto due sopralluoghi, uno venerdì e l'altro proprio ieri mattina, con il pattugliamento Mare Sicuro, con l'obiettivo di effettuare bonifiche ed eventuali sgomberi di occupazioni abusive con la collaborazione della Protezione civile.

LA SITUAZIONE Per l'apertura dei cosiddetti casotti, invece, si dovrà attendere il nulla osta della Capitaneria di porto di Fiumicino che sta passando al setaccio tutti i documenti inviati dal Campidoglio. Una data certa ancora non c'è. Il Comune sta infatti integrando la documentazione con altri atti chiesti appena qualche giorno fa dalla Guardia costiera che, se non troverà anomalie, rilascerà l'autorizzazione ad avviare l'attività di affitto dei lettini e di punto ristoro.

Il Campidoglio è concessionario di quelle spiagge da quando sono state donate nel 1965 al Comune di Roma dall'allora Presidente della Repubblica, Giuseppe Saragat. Nel 2023, quando la delega alle spiagge era ancora nelle mani del Decimo Municipio, la concessione venne rinnovata dall'attuale presidente dell'Ente di prossimità Mario Falconi perché scaduta da alcuni anni. I chioschi, invece, hanno sempre avuto una semplice autorizzazione commerciale, rilasciata dagli uffici comunali.

LA SOLUZIONE In attesa delle verifiche, l'assessore Zevi sta cercando di trovare soluzioni che garantiscano il servizio di salvamento in mare, nonostante la presenza dei cartelli "balneazione non sicura". L'assessorato al Patrimonio ha inoltre chiesto alla Capitaneria di concedere agli assegnatari dei "casotti" la possibilità di avviare l'attività in esercizio di custodia, ossia con la responsabilità diretta per eventuali danni. La Guardia costiera, tuttavia, ha rigettato l'istanza, sottolineando come non sia compatibile con l'articolo 45 bis del codice della navigazione. L'unica alternativa è dunque attendere l'esito dei controlli. Intanto i Cancelli sono aperti e a disposizione di lidensi, romani e turisti che pur di frequentare quei due chilometri di dune, sono disposti a sopportare i disagi e a portare da casa ombrelloni, sdraio e borse

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

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

frigo.

«Per l'assenza dei marinai di salvataggio dicono gli amanti di quella spiaggia basta fare un po' di attenzione. Tuffarsi a stomaco vuoto e soprattutto non farlo con condizioni meteo avverse».

La gara per l'affidamento di Castel Porzano era partita in ritardo dopo il diniego dalla Capitanerai di porto a avviare il project financing con cui il Campidoglio in collaborazione con i privati avrebbe abbattuto i chioschi in cemento per sostituirli con strutture il legno ecocompatibili.

Moira Di Mario © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Viterbo)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tarquinia, un milione e mezzo per il restyling del lungomare


Viterbo provincia

Tarquinia, un milione e mezzo per il restyling del lungomare

Viterbo sempre più green con il nuovo parco solare

Sigarette, parte la sfida Via i mozziconi dal lago

Il Messaggero edizione VITERBO

LA NOVITÀ Pioggia di fondi dalla Regione Lazio per i Comuni costieri, c'è anche Tarquinia. È stato presentato ieri mattina il Report 2025 sulla Blue Economy e le iniziative promosse dalla Pisana per la riqualificazione dei Comuni della costa laziale e il potenziamento del sistema dell'economia del mare. Hanno preso parte all'iniziativa la vicepresidente e assessore a Sviluppo economico, Commercio, Artigianato, Industria e Internazionalizzazione della Regione Lazio, Roberta Angelilli, il presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale Enrico Tiero, il presidente della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Roma Lorenzo Tagliavanti, il presidente di Piccola Industria di Unindustria Cristiano Dionisi e il presidente di ANCI Lazio Daniele Sinibaldi. Riflettori puntati anche sul territorio, visto che Tarquinia è nella lista che beneficia di finanziamenti, progetti ritenuti ammissibili e che saranno immediatamente finanziati. Nel caso specifico, dando un'occhiata alla lista di interventi, è in programma la "riqualificazione e riorganizzazione del lungomare di Tarquinia Lido", con un importo complessivo di oltre 1,5 milioni di euro, di cui poco più di 800 mila euro dalla Regione Lazio, e il resto, 750 mila euro, come quota garantita dal Comune.

«Il Lazio, con 383 chilometri di costa, 22 Comuni costieri (tra cui Roma Capitale) e 2 Comuni isolani, Ponza e Ventotene, si conferma la prima regione italiana per numero di imprese attive nella Blue Economy con 35.747 unità operative nei settori legati all'economia del mare. Il Lazio è inoltre la quarta regione in Italia per valore aggiunto pari al 6,7% e terza per numero di occupati con il 7,4%», ha sottolineato la vicepresidente Roberta Angelilli. «Il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare una legge dedicata alla Blue Economy, proprio per sostenere un settore economicamente importante che integra la logistica al turismo, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico fino ad interventi per la salvaguardia degli ecosistemi marini. Il Lazio è anche forte di un'importante Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce il porto di Civitavecchia, primo porto croceristico italiano e secondo in Europa, insieme ai porti di Fiumicino e Gaeta», ha aggiunto la vicepresidente della Regione Lazio. «La Blue Economy rappresenta un'opportunità concreta e fondamentale per lo sviluppo del litorale. Come Regione Lazio stiamo investendo importanti risorse su questo settore. Nel 2024 il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare il Piano Operativo per lo sviluppo della Blue Economy. Abbiamo stanziato risorse per lo sviluppo del litorale, con un focus sulla Blue Economy e la riqualificazione urbana. ha dichiarato Enrico Tiero, presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale del Lazio.

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

Il Messaggero (ed. Viterbo)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pierluigi Cascianelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Viterbo)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Blu Economy, dalla Regione parte il restyling della costa

Per Civitavecchia, Santa Marinella, Ladispoli e Cerveteri in arrivo oltre 5 milioni I fondi impiegati per le riqualificazioni del lungomare e la sicurezza in spiaggia


Civitavecchia

Blu Economy, dalla Regione parte il restyling della costa

Asl, liste d'attesa: «Entro ottobre azzerare le richieste»

Gli Ambulanti di Forte dei Marmi
Sabato 19 Luglio
SANTA MARINELLA
Lungomare G. Marconi
Domenica 20 Luglio
OSTIA LIDO
Piazza Sirio
orario continuato dalle 8 alle 19

IL PIANO Cascata di fondi in arrivo dalla Regione Lazio, anche Civitavecchia e il comprensorio al centro dei finanziamenti pianificati dalla Pisana. È stato presentato ieri mattina il Report 2025 sulla Blue Economy e i progetti messi in campo per la riqualificazione dei Comuni costieri e il potenziamento del sistema dell'economia del mare. Hanno preso parte all'evento la vicepresidente e assessore a Sviluppo economico, Commercio, Artigianato, Industria e Internazionalizzazione della Regione Lazio, Roberta Angelilli, il presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale Enrico Tiero, il presidente della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Roma Lorenzo Tagliavanti, il presidente di Piccola Industria di Unindustria Cristiano Dionisi e il presidente di Anci Lazio Daniele Sinibaldi. Fari puntati su Civitavecchia, citata dalla vice presidente Angelilli per il ruolo cruciale che ricopre il Comune grazie alla presenza del Porto.

L'ente locale entra nel giro dei finanziamenti, nell'ambito della Legge sull'Etruria Meridionale e che interessa la riqualificazione dei Comuni costieri del Litorale Nord: Montalto di Castro, Tarquinia, appunto Civitavecchia, Santa Marinella, Cerveteri, Ladispoli e Fiumicino.

Tutto il comprensorio insomma, con un fondo da 5,5 milioni di euro. «Il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare una legge dedicata alla Blue Economy, proprio per sostenere un settore economicamente importante che integra la logistica al turismo, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico fino ad interventi per la salvaguardia degli ecosistemi marini.

Il Lazio è anche forte di un'importante Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce il Porto di Civitavecchia, primo porto crocieristico italiano e secondo in Europa, insieme ai porti di Fiumicino e Gaeta», ha affermato la vicepresidente Roberta Angelilli.

Durante l'incontro sono stati illustrati i progetti realizzati, le risorse messe in campo e gli esiti dei bandi destinati a sostenere interventi strategici. Nel biennio 2023/2025 sono stati stanziati 27 milioni di euro. Ladispoli e Cerveteri sono inseriti anche nella graduatoria dei 10 milioni di euro per la Legge del Litorale per la riqualificazione dei lungomare e dei contesti urbani costieri. Nello specifico, al primo Comune, per la riqualificazione del lungomare, va una somma di poco superiore al milione di euro, circa 900 mila dalla Regione. Per Cerveteri il fondo è di 2 milioni di euro, di cui un milione dalla Pisana, e serve per interventi di rigenerazione sostenibile delle infrastrutture urbane e per la connessione inclusiva al mare. «Il Lazio, con 383 chilometri di costa, 22 Comuni costieri (tra

Il Messaggero (ed. Viterbo)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

cui Roma Capitale) e 2 Comuni isolani, Ponza e Ventotene, si conferma la prima regione italiana per numero di imprese attive nella Blue Economy con 35.747 unità operative nei settori legati all'economia del mare», ha aggiunto la vicepresidente della Regione. «La Blue Economy rappresenta un'opportunità concreta e fondamentale per lo sviluppo del litorale. Come Regione Lazio stiamo investendo importanti risorse su questo settore. Nel 2024 il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare il Piano Operativo per lo sviluppo operativo. Abbiamo stanziato risorse per lo sviluppo del litorale, con un focus sulla riqualificazione urbana. A noi spetta il compito di saper cogliere le opportunità e di far convergere le risorse economiche disponibili e nuove opportunità di sviluppo per questo settore, che costituisce una ricchezza unica per il nostro litorale», ha dichiarato Enrico Tiero, presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale.

Pierluigi Cascianelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Blue economy: 27 milioni per innovazione e riqualificazione dei litorali


La Provincia di Civitavecchia

Blue economy: 27 milioni per innovazione e riqualificazione dei litorali

07/15/2025 12:08

CIVITAVECCHIA – È stato presentato questa mattina il Report 2025 sulla Blue Economy del Lazio e le iniziative promosse dalla Regione Lazio per la riqualificazione dei comuni costieri e il potenziamento del sistema dell'Economia del Mare. Hanno preso parte all'evento la vicepresidente e assessore a Sviluppo economico, Commercio, Artigianato, Industria e Internazionalizzazione della Regione Lazio, Roberta Angelilli, il presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale del Lazio Enrico Tiero, il presidente della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Roma Lorenzo Tagliavanti, il presidente Piccola Industria di Unindustria Cristiano Dionisi e il presidente di ANCI Lazio Daniele Sinibaldi. «Il Lazio, con 383 chilometri di costa, 22 Comuni costieri (tra cui Roma Capitale) e 2 Comuni isolani, Ponza e Ventotene, si conferma la prima regione italiana per numero di imprese attive nella Blue Economy con 35.747 unità operative nei settori legati all'economia del mare. Domina la graduatoria nazionale Roma e provincia con 30.566 imprese. Il Lazio è inoltre la quarta regione in Italia per valore aggiunto pari al 6,7% e terza per numero di occupati con il 7,4%», ha sottolineato la vicepresidente Roberta Angelilli. «Il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare una legge dedicata alla Blue Economy, proprio per sostenere un settore economicamente importante che integra la logistica al turismo, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico fino ad interventi per la salvaguardia degli ecosistemi marini. Il Lazio è anche forte di un'importante Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce il porto di Civitavecchia, primo porto croceristico italiano e secondo in Europa, insieme ai porti di Fiumicino e Gaeta», ha aggiunto la vicepresidente Roberta Angelilli. Durante l'incontro sono stati illustrati i progetti realizzati, le risorse messe in campo e gli esiti dei bandi destinati a sostenere interventi strategici. Nel biennio 2023/2025 sono stati stanziati 27 milioni di eurocon l'obiettivo di rafforzare competitività, sostenibilità e innovazione nei territori costieri del Lazio. Tre le principali misure: -2,5 milioni di euro sono stati assegnati al Piano Operativo per lo sviluppo della Blue Economy, per la valorizzazione dei beni culturali e ambientali sugli arenili, il potenziamento dell'inclusività sociale delle spiagge libere, la riduzione dell'inquinamento e la protezione dell'ecosistema marino, il recupero e riuso dei relitti e progetti pilota sulla dissalazione; -5,5 milioni di euro per Legge sull'Etruria Meridionale che interessa la riqualificazione dei Comuni costieri del Litorale Nord: Montalto di Castro, Tarquinia, Civitavecchia, Santa Marinella, Cerveteri, Ladispoli e Fiumicino; -8,5 milioni di euro per le spiagge e l'avvio della stagione balneare, destinati a tutti i Comuni del litorale laziale per rendere più accessibili gli arenili, garantire la sicurezza dei bagnanti, adottare interventi di disinquinamento biologico e

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

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

riduzione delle plastiche; È stata pubblicata oggi anche la graduatoria dei 10 milioni di euro per la Legge del Litorale per la riqualificazione dei lungomare e dei contesti urbani costieri. Sono 12 i primi progetti ritenuti ammissibili e che saranno immediatamente finanziati: San Felice Circeo, Pomezia, Formia, Sabaudia, Fiumicino, Cerveteri, Sperlonga, Tarquinia, Ardea, Ponza, Latina, Ladispoli con i 10 milioni della Regione, ai quali si aggiunge il cofinanziamento da parte dei comuni di 4 milioni di euro, per un investimento complessivo di 14 milioni di euro. «La Blue Economy rappresenta un'opportunità concreta e fondamentale per lo sviluppo del litorale. Come Regione Lazio stiamo investendo importanti risorse su questo settore. Nel 2024 il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare il Piano Operativo per lo sviluppo della Blue Economy. Abbiamo stanziato risorse per lo sviluppo del litorale, con un focus sulla Blue Economy e la riqualificazione urbana. Tra questi voglio ricordare anche i quasi 400.000 euro per i Comuni pontini premiati per le proposte progettuali finalizzate alla promozione dello sviluppo, risultate conformi e ammesse a finanziamento. Intendo complimentarmi con il vicepresidente e assessore Roberta Angelilli per il lavoro svolto in questo biennio anche su questo settore, di vitale importanza per la provincia di Latina. Il gioco di squadra messo in atto sta dando frutti importanti. A noi spetta il compito di saper cogliere le opportunità e di far convergere le risorse economiche disponibili e nuove opportunità di sviluppo per questo settore, che costituisce una ricchezza unica per il nostro litorale», ha dichiarato Enrico Tiero, presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale del Lazio. Commenti.

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

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Latrofa alla prova della Commissione


La Provincia di Civitavecchia

Latrofa alla prova della Commissione

07/15/2025 18:13 Daria Geggi

CIVITAVECCHIA – «Un ingegnere idraulico, tutto sommato, in un porto può essere una figura molto attinente». È con questa affermazione che l'ingegner Raffaele Latrofa ha sintetizzato oggi, nel corso dell'audizione alla IX Commissione della Camera dei Deputati, la sua candidatura alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, che governa gli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Designato dal ministro Matteo Salvini con l'intesa del presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, Latrofa – vicesindaco di Pisa e tecnico con un solido curriculum nell'ambito delle opere pubbliche – ha illustrato alla Commissione la propria esperienza, definendola non solo coerente con quanto richiesto dalla legge 84/94, ma in grado di rappresentare un "valore aggiunto" per la governance portuale. L'audizione è arrivata al termine di settimane segnate da polemiche trasversali: parlamentari e consiglieri regionali di opposizione, esponenti del mondo sindacale e perfino alcune sigle legate ai trasporti hanno contestato la legittimità della nomina, giudicando la figura dell'ingegnere priva di adeguata esperienza nel settore della logistica, della portualità e dei trasporti marittimi. Latrofa, da parte sua, ha rivendicato non solo una lunga attività tecnica nella progettazione e realizzazione di infrastrutture portuali – citando, tra gli altri, le opere di messa in sicurezza del porto di Viareggio e la redazione del piano operatore portuale – ma anche il suo ruolo politico-amministrativo, in particolare nella gestione di oltre 150 milioni di euro di opere pubbliche finanziate in gran parte con fondi PNRR, con incarichi di responsabilità diretta dalla programmazione alla rendicontazione. «Credo nella leadership dal basso, nel fare squadra – ha dichiarato – e nel ruolo del presidente come regista, non accentratore». Ha inoltre posto l'accento sulla propria attività all'interno della Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente, dove ha recentemente contribuito alla valutazione di progetti portuali a Napoli, Catania, Trieste, Olbia, Porto Marghera e Ancona,

CIVITAVECCHIA - «Un ingegnere idraulico, tutto sommato, in un porto può essere una figura molto attinente». È con questa affermazione che l'ingegner Raffaele Latrofa ha sintetizzato oggi, nel corso dell'audizione alla IX Commissione della Camera dei Deputati, la sua candidatura alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, che governa gli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Designato dal ministro Matteo Salvini con l'intesa del presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, Latrofa - vicesindaco di Pisa e tecnico con un solido curriculum nell'ambito delle opere pubbliche - ha illustrato alla Commissione la propria esperienza, definendola non solo coerente con quanto richiesto dalla legge 84/94, ma in grado di rappresentare un "valore aggiunto" per la governance portuale. L'audizione è arrivata al termine di settimane segnate da polemiche trasversali: parlamentari e consiglieri regionali di opposizione, esponenti del mondo sindacale e perfino alcune sigle legate ai trasporti hanno contestato la legittimità della nomina, giudicando la figura dell'ingegnere priva di adeguata esperienza nel settore della logistica, della portualità e dei trasporti marittimi. Latrofa, da parte sua, ha rivendicato non solo una lunga attività tecnica nella progettazione e realizzazione di infrastrutture portuali - citando, tra gli altri, le opere di messa in sicurezza del porto di Viareggio e la redazione del piano operatore portuale - ma anche il suo ruolo politico-amministrativo, in particolare nella gestione di oltre 150 milioni di euro di opere pubbliche finanziate in gran parte con fondi PNRR, con incarichi di responsabilità diretta dalla programmazione alla rendicontazione. «Credo nella leadership dal basso, nel fare squadra - ha dichiarato - e nel ruolo del presidente come regista, non accentratore». Ha inoltre posto l'accento sulla propria attività all'interno della Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente, dove ha recentemente contribuito alla valutazione di progetti portuali a Napoli, Catania, Trieste, Olbia, Porto Marghera e Ancona, affrontando temi di stretta attualità come il cold ironing, la retroportualità, la logistica energetica, le Zls e la transizione digitale. «Nell'ultimo anno - ha detto - ho maturato una vera visione strategica della portualità italiana». Sollecitato dai deputati presenti, ha quindi ribadito che sebbene la laurea non sia «né necessaria né sufficiente» a ricoprire il ruolo, le competenze idrauliche, urbanistiche e infrastrutturali acquisite sul campo lo rendono perfettamente in grado di affrontare le sfide del sistema portuale di Civitavecchia, soprattutto nel contesto attuale, dove entro il 31 marzo 2026 occorrerà completare interventi cruciali previsti dal Pnrr. A Civitavecchia, ha ricordato, sono in corso opere per oltre 400 milioni di euro, molte delle quali strettamente legate alla sua area di specializzazione, «e c'è bisogno di una figura - ha aggiunto - che possa dare un impulso immediato all'attuazione. Serve una

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

governance inclusiva che valorizzi le risorse interne, ricostruisca una squadra e accompagni la transizione energetica e digitale del porto». La fotografia che ha fatto emergere Latrofa, quindi, è stata quella di un possibile profilo trasversale per coniugare visione amministrativa e capacità tecnica. Domani è atteso il voto della Commissione. Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Lazio prima regione per numero di imprese. Angelilli presenta il Report 2025

Blue economy: 27 milioni di euro per innovazione e riqualificazione dei litorali


2 CIVITAVECCHIA

ADSP Il vicesindaco di Pisa ieri in audizione alla Camera: prevista per oggi la votazione

Latrofa alla prova della Commissione

Il candidato alla presidenza: «Un ingegnere idraulico è figura attinente per guidare un porto»

Blue economy: 27 milioni di euro per innovazione e riqualificazione dei litorali

Caa, confermato il servizio per l'anno scolastico 2025/2026

È stato presentato ieri mattina il Report 2025 sulla Blue Economy del Lazio, insieme alle iniziative promosse dalla Regione per riqualificare i comuni costieri e potenziare l'Economia del Mare. All'evento hanno partecipato la vicepresidente della Regione Lazio Roberta Angelilli, il presidente della commissione Sviluppo economico del Consiglio regionale Enrico Tiero, il presidente della Camera di Commercio di Roma Lorenzo Tagliavanti, il presidente Piccola Industria di Unindustria Cristiano Dionisi e il presidente di ANCI Lazio Daniele Sinibaldi. «Il Lazio, con 383 km di costa, 22 comuni costieri e 2 isole, è la prima regione italiana per numero di imprese nella Blue Economy: 35.747, di cui oltre 30mila nella provincia di Roma. Siamo quarti in Italia per valore aggiunto (6,7%) e terzi per occupazione (7,4%)», ha sottolineato Angelilli. «Siamo stati i primi ad approvare una legge dedicata alla Blue Economy, che unisce logistica, turismo, tutela ambientale e valorizzazione culturale. Fondamentale anche il ruolo dell'Autorità Portuale che gestisce Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta». Nel biennio 2023/2025 la Regione ha stanziato 27 milioni di euro per rafforzare competitività, sostenibilità e innovazione nelle aree costiere. Tra le principali misure 2,5 milioni per il Piano Operativo della Blue Economy: valorizzazione ambientale e culturale degli arenili, inclusività sociale, riduzione inquinamento, riuso dei relitti e progetti di dissalazione; 5,5 milioni per la Legge sull'Etruria Meridionale, destinati ai comuni del Litorale Nord come Civitavecchia, Tarquinia, Santa Marinella, Ladispoli e Fiumicino; 8,5 milioni per le spiagge e la stagione balneare, per sicurezza, accessibilità e interventi ecologici. È stata inoltre pubblicata la graduatoria dei primi 12 progetti ammessi al finanziamento da 10 milioni di euro per la riqualificazione dei lungomare, cui si aggiungono 4 milioni di cofinanziamento comunale: tra i beneficiari, San Felice Circeo, Pomezia, Formia, Fiumicino, Cerveteri, Tarquinia, Ponza e Latina.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ADSP Il vicesindaco di Pisa ieri in audizione alla Camera: prevista per oggi la votazione

Latrofa alla prova della Commissione

Il candidato alla presidenza: «Un ingegnere idraulico è figura attinente per guidare un porto»


2 CIVITAVECCHIA

ADSP Il vicesindaco di Pisa ieri in audizione alla Camera: prevista per oggi la votazione

Latrofa alla prova della Commissione

Il candidato alla presidenza: «Un ingegnere idraulico è figura attinente per guidare un porto»

Blue economy: 27 milioni di euro per innovazione e riqualificazione dei litorali

Caa, confermato il servizio per l'anno scolastico 2025/2026

«Un ingegnere idraulico, tutto sommato, in un porto può essere una figura molto attinente». È con questa affermazione che l'ingegner Raffaele Latrofa ha sintetizzato ieri, nel corso dell'audizione alla IX Commissione della Camera dei Deputati, la sua candidatura alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, che governa gli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Designato dal ministro Matteo Salvini con l'intesa del presidente della Regione Lazio Francesco Rocca, Latrofa - vicesindaco di Pisa e tecnico con un solido curriculum nell'ambito delle opere pubbliche - ha illustrato alla Commissione la propria esperienza, definendola non solo coerente con quanto richiesto dalla legge 84/94, ma in grado di rappresentare un "valore aggiunto" per la governance portuale.

L'audizione è arrivata al termine di settimane segnate da polemiche trasversali: parlamentari e consiglieri regionali di opposizione, esponenti del mondo sindacale e perfino alcune sigle legate ai trasporti hanno contestato la legittimità della nomina, giudicando la figura dell'ingegnere priva di adeguata esperienza nel settore della logistica, della portualità e dei trasporti marittimi.

Latrofa, da parte sua, ha rivendicato non solo una lunga attività tecnica nella progettazione e realizzazione di infrastrutture portuali - citando, tra gli altri, le opere di messa in sicurezza del porto di Viareggio e la redazione del piano regolatore portuale - ma anche il suo ruolo politico-amministrativo, in particolare nella gestione di oltre 150 milioni di euro di opere pubbliche finanziate in gran parte con fondi PNRR, con incarichi di responsabilità diretta dalla programmazione alla rendicontazione. «Credo nella leadership dal basso, nel fare squadra - ha dichiarato - e nel ruolo del presidente come regista, non accentratore». Ha inoltre posto l'accento sulla propria attività all'interno della Commissione tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente, dove ha recentemente contribuito alla valutazione di progetti portuali a Napoli, Catania, Trieste, Olbia, Porto Marghera e Ancona, affrontando temi di stretta attualità come il cold ironing, la retroportualità, la logistica energetica, le Zls e la transizione digitale. «Nell'ultimo anno - ha detto - ho maturato una vera visione strategica della portualità italiana». Sollecitato dai deputati presenti, ha quindi ribadito che sebbene la laurea non sia «né necessaria né sufficiente» a ricoprire il ruolo, le competenze ingegneristiche idrauliche, urbanistiche e infrastrutturali acquisite sul campo lo rendono perfettamente in grado di affrontare le sfide del sistema portuale di Civitavecchia, soprattutto nel contesto attuale, dove entro il 31 marzo 2026 occorrerà completare interventi cruciali previsti dal Pnrr. A Civitavecchia, ha ricordato, sono in corso opere per oltre 400 milioni di euro, molte delle quali strettamente legate alla sua area di specializzazione, «e c'è

bisogno di una figura - ha aggiunto - che possa dare un impulso immediato all'attuazione. Serve una governance inclusiva che valorizzi le risorse interne, ricostruisca una squadra e accompagni la transizione energetica e digitale del porto».

La fotografia che ha fatto emergere Latrofa, quindi, è stata quella di un possibile profilo trasversale per coniugare visione amministrativa e capacità tecnica. Oggi è atteso il voto della Commissione.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nel report il riferimento a tutte le iniziative messe in campo per potenziare l'economia del mare

Blue Economy, presentato il report 2025

Sono 12 i primi progetti ritenuti ammissibili e che saranno subito finanziati


REGIONE 11

Nel report il riferimento a tutte le iniziative messe in campo per potenziare l'economia del mare

Blue Economy, presentato il report 2025

Sono 12 i primi progetti ritenuti ammissibili e che saranno subito finanziati

Oggetto dell'intervento saranno gli immobili appartenuti al "Pio Istituto Santo Spirito": a prevederlo una delibera di Giunta

Valorizzare i territori: al via l'accordo con il comune di Subiaco

ROMA - È stato presentato il Report 2025 sulla Blue Economy del Lazio e le iniziative promosse dalla Regione Lazio per la riqualificazione dei comuni costieri e il potenziamento del sistema dell'Economia del Mare.

Hanno preso parte all'evento la vicepresidente e assessore a Sviluppo economico, Commercio, Artigianato, Industria e Internazionalizzazione della Regione Lazio, Roberta Angelilli, il presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale del Lazio Enrico Tiero, il presidente della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Roma Lorenzo Tagliavanti, il presidente Piccola Industria di Unindustria Cristiano Dionisi e il presidente di ANCI Lazio Daniele Sinibaldi. «Il Lazio, con 383 chilometri di costa, 22 Comuni costieri (tra cui Roma Capitale) e 2 Comuni isolani, Ponza e Ventotene, si conferma la prima regione italiana per numero di imprese attive nella Blue Economy con 35.747 unità operative nei settori legati all'economia del mare. Domina la graduatoria nazionale Roma e provincia con 30.566 imprese. Il Lazio è inoltre la quarta regione in Italia per valore aggiunto pari al 6,7% e terza per numero di occupati con il 7,4%», ha sottolineato la vicepresidente Roberta Angelilli.

«Il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare una legge dedicata alla Blue Economy, proprio per sostenere un settore economicamente importante che integra la logistica al turismo, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico fino ad interventi per la salvaguardia degli ecosistemi marini. Il Lazio è anche forte di un'importante Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce il porto di Civitavecchia, primo porto croceristico italiano e secondo in Europa, insieme ai porti di Fiumicino e Gaeta», ha aggiunto la vicepresidente Roberta Angelilli. Durante l'incontro sono stati illustrati i progetti realizzati, le risorse messe in campo e gli esiti dei bandi destinati a sostenere interventi strategici. Nel biennio 2023/2025 sono stati stanziati 27 milioni di euro con l'obiettivo di rafforzare competitività, sostenibilità e innovazione nei territori costieri del Lazio.

Tre le principali misure: 2,5 milioni di euro sono stati assegnati al Piano Operativo per lo sviluppo della Blue Economy, per la valorizzazione dei beni culturali e ambientali sugli arenili, il potenziamento dell'inclusività sociale delle spiagge libere, la riduzione dell'inquinamento e la protezione dell'ecosistema marino, il recupero e riuso dei relitti e progetti pilota sulla dissalazione; 5 ,5 milioni di euro per Legge sull'Etruria Meridionale che interessa la riqualificazione dei Comuni costieri del Litorale Nord: Montalto di Castro, Tarquinia, Civitavecchia, Santa Marinella, Cerveteri, Ladispoli e Fiumicino;8,5

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

milioni di euro per le spiagge e l'avvio della stagione balneare, destinati a tutti i Comuni del litorale laziale per rendere più accessibili gli arenili, garantire la sicurezza dei bagnanti, adottare interventi di disinquinamento biologico e riduzione delle plastiche; È stata pubblicata anche la graduatoria dei 10 milioni di euro per la Legge del Litorale per la riqualificazione dei lungomare e dei contesti urbani costieri. Sono 12 i primi progetti ritenuti ammissibili e che saranno immediatamente finanziati: San Felice Circeo, Pomezia, Formia, Sabaudia, Fiumicino, Cerveteri, Sperlonga, Tarquinia, Ardea, Ponza, Latina, Ladispoli con i 10 milioni della Regione, ai quali si aggiunge il cofinanziamento da parte dei comuni di 4 milioni di euro, per un investimento complessivo di 14 milioni di euro.

«La Blue Economy rappresenta un'opportunità concreta e fondamentale per lo sviluppo del litorale. Come Regione Lazio stiamo investendo importanti risorse su questo settore. Nel 2024 il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare il Piano Operativo per lo sviluppo della Blue Economy. Abbiamo stanziato risorse per lo sviluppo del litorale, con un focus sulla Blue Economy e la riqualificazione urbana. Tra questi voglio ricordare anche i quasi 400.000 euro per i Comuni pontini premiati per le proposte progettuali finalizzate alla promozione dello sviluppo, risultate conformi e ammesse a finanziamento. Intendo complimentarmi con il vicepresidente e assessore Roberta Angelilli per il lavoro svolto in questo biennio anche su questo settore, di vitale importanza per la provincia di Latina.

Il gioco di squadra messo in atto sta dando frutti importanti.

A noi spetta il compito di saper cogliere le opportunità e di far convergere le risorse economiche disponibili e nuove opportunità di sviluppo per questo settore, che costituisce una ricchezza unica per il nostro litorale», ha dichiarato Enrico Tiero, presidente della commissione Sviluppo economico e Attività produttive del Consiglio regionale del Lazio.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Latina Oggi

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Blue Economy

Litorali al centro dello sviluppo

Presentate ieri mattina le iniziative promosse dalla Regione Lazio per la riqualificazione delle coste Stanziati 27 milioni di euro per rafforzare competitività, sostenibilità e innovazione dei comuni


La sesta
Logistica, ecco gli Stati Generali
Blue Economy
Litorali al centro dello sviluppo
Presentate ieri mattina le iniziative promosse dalla Regione Lazio per la riqualificazione delle coste Stanziati 27 milioni di euro per rafforzare competitività, sostenibilità e innovazione dei comuni
La Blu Economy nella Regione Lazio
Report 2025

Blu Economy, un cluster in crescita in termini di sviluppo, occupati e innovazione. E il Lazio, con le sue 35.000 imprese, è la prima regione italiana ad approvare una legge dedicata. Un settore «economicamente importante che integra la logistica al turismo, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico fino ad interventi per la salvaguardia degli ecosistemi marini». Così come lo ha definito la vicepresidente e assessore regionale allo sviluppo economico, commercio, artigianato, industria e internazionalizzazione Roberta Angelilli ieri mattina, nella sede della Regione Lazio, durante la presentazione del report 2025 sulla Blue Economy del Lazio, sulCRISTINAMANTOVANI le iniziative promosse dalla Regione Lazio perla riqualificazione dei comuni costieri e il potenziamento del sistema dell'economia del mare. Presenti anche il presidente della commissione sviluppo economico e attività produttive del consiglio regionale del Lazio Enrico Tiero, il presidente della Camera di Commercio industria artigianato e agricoltura di Roma Lorenzo Tagliavanti, il presidente Piccola Industria di Unindustria Cristiano Dionisi e il presidente di Anci Lazio Daniele Sinibaldi.

La Angelilli ha poi parlato di dati incoraggianti. L'economia del mare in Italia vale circa l'11% del valore aggiunto, oltre 76 miliardi. In questo contesto il Lazio si piazza al quarto posto ed è terzo per occupazione. «C'è un motore che può sostenere grandi sfide ha spiegato Roberta Angelilli Abbiamo quasi 400 chilometri di coste, 22 comuni costieri e le 2 isole di Ponza e Ventotene. Anche un'importante autorità portuale con Gaeta, Fiuminicno e Civitavecchia».

Negli ultimi due anni sono stati stanziati 27 milioni di euro con l'obiettivo di rafforzare competitività, sostenibilità e innovazione nei territori costieri dell'intera regione. Pubblicata anche la graduatoria dei 10 milioni di euro per la "Legge del Litorale" per la riqualificazione del lungomare e dei contesti urbani costieri. Sono 12 i primi progetti ritenuti ammissibili e che saranno immediatamente finanziati. Sei di questi sono in provincia di Latina che è risultata la più rappresentata. E sono: San Felice Circeo, Pomezia, Formia, Sabaudia, Fiumicino, Cerveteri, Sperlonga, Tarquinia, Ardea, Ponza, Latina, Ladispoli con i 10 milioni della Regione, ai quali si aggiunge il cofinanziamento da parte dei comuni di 4 milioni di euro, per un investimento complessivo di 14 milioni di euro.

Tre le principali misure ci sono 2,5 milioni di euro assegnati al Piano Operativo per lo sviluppo della Blue Economy, per la valorizzazione dei beni culturali e ambientali sugli arenili, il potenziamento dell'inclusività sociale delle spiagge libere, la riduzione dell'inquinamento e la protezione dell'ecosistema

Latina Oggi

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

marino, il recupero e riuso dei relitti e progetti pilota sulla dissalazione. Poi 5,5 milioni di euro per Legge sull'Etruria Meridionale che interessa la riqualificazione dei Comuni costieri del Litorale Nord: Montalto di Castro, Tarquinia, Civitavecchia, Santa Marinella, Cerveteri, Ladispoli e Fiumicino. Infine, 8,5 milioni di euro per le spiagge e l'avvio della stagione balneare, destinati a tutti i Comuni del litorale laziale per rendere più accessibili gli arenili, garantire la sicurezza dei bagnanti, adottare interventi di disinquinamento biologico e riduzione delle plastiche.

La Blue Economy «rappresenta una delle leve più promettenti per costruire una crescita sostenibile, integrata e competitiva della nostra regione - ha detto il presidente del comitato Piccola Industria di Unindustria Cristiano Dionisi - Si tratta di un settore strategico, oltre ad essere asse trasversale del Piano Industriale del Lazio promosso daUnindustria. Il Lazio può contare su asset unici nel panorama nazionale. Mi riferisco alla Zona Logistica Semplificata che sarà sempre di più un attrattore importante per nuovi investimenti».

RIPRODUZIONE RISERVATA Il primato Il Lazio è stata la prima regione italiana ad approvare una legge dedicata alla Blue Economy, proprio per sostenere un settore economicamente importante che integra la logistica al turismo, la valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico fino ad interventi per la salvaguardia degli ecosistemi marini. Il Lazio è anche forte di un'importante autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce il porto di Civitavecchia, primo porto croceristico italiano e secondo in Europa, insieme ai porti di Fiumicino e Gaeta.

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Anche Futura in lizza a Gaeta per Prysmian


Shipping Italy

Anche Futura in lizza a Gaeta per Prysmian

07/15/2025 16:51 Nicola Capuzzo

Porti Presentata istanza per quasi 10mila mq. Logiport (Grimaldi) intanto chiede di allargarsi a Civitavecchia di REDAZIONE SHIPPING ITALY Non ci sono solo il gruppo genovese Gmt Steinweg e l'operatore laziale Intergroup in lizza per le aree del Piazzale Regina Sofia del porto di Gaeta: una nuova istanza è stata infatti da poco pubblicata dalla locale Autorità di sistema portuale. A presentarla è stata l'impresa portuale di Pozzuoli (Napoli) Futura Srl, che nello scalo campano gestisce le operazioni portuali per il locale stabilimento del produttore di cavi Prysmian. Futura ha già ottenuto a maggio una concessione, fino a tutto il 2028, per oltre 5.700 mq dell'area, "di cui mq. 1.777,00 sulla Banchina di Riva e mq 3.925,00 sul Piazzale Regina Sofia, allo scopo di mantenere un terminal energia per l'attività di carico e scarico di cavi energia" e ora ha chiesto all'Adsp un ampliamento. Tanto geografico quanto temporale, avendo chiesto una concessione "per un periodo di nove anni, per occupare nell'ambito della circoscrizione portuale di Gaeta, in località 'Porto Commerciale', un'area demaniale marittima di complessivi mq. 9.598,40 di cui mq 1.777,00 presso l'area della Banchina di Riva, mq 7.821,40 presso l'area del piazzale Regina Sofia, in ampliamento all'area in concessione, per realizzare un capannone di facile rimozione di mq 1.920,00, allo scopo di mantenere un terminal per l'attività di carico e scarico di cavi energia", al fine di trasferire a Gaeta le attività di Prysmian per le quali Pozzuoli, complice il problema del bradisismo , si starebbe rivelando sempre più problematica. Quella di Futura non è l'unica istanza ricevuta e pubblicata nei giorni scorsi dall'Adsp. Anche la Logiport del gruppo Grimaldi, che nel 2024 aveva ottenuto 68.134,00 mq, costituiti dalle banchine 27-28-29-30 (10.991,00 mq), dai piazzali retrostanti (47.843,00 mq), dalla stazione marittima (810,00 mq) ed area asservita (8.490,00 mq), nonché dai beni e dagli impianti subordinati presenti all'interno dell'ambito assentito allo scopo di gestire il traffico ro-ro, ro-pax e cargo ha chiesto allo stesso fine l'ampliamento su ulteriori 19.066,00 mq di aree scoperte in adiacenza agli ambiti già assentiti in concessione, di cui 6.966,00 m² alla radice della banchina 26 e 12.100,00 m² presso la banchina 31, per una durata allineata a quella del precedente titolo.

Agenparl

Napoli

Vietri sul Mare, Cetara e Maiori contro l'allargamento del porto di Salerno - Conferenza stampa venerdì 18 luglio 2025 ore 10,30


Agenparl

Vietri sul Mare, Cetara e Maiori contro l'allargamento del porto di Salerno – Conferenza stampa venerdì 18 luglio 2025 ore 10,30

07/15/2025 09:21

(AGENPARL) – Tue 15 July 2025 *Vietri sul Mare, Cetara e Maiori contro l'allargamento del porto di Salerno* *Conferenza stampa venerdì 18 luglio 2025 ore 10,30* *Aula Consiliare del Comune di Vietri sul Mare* Quanto previsto dal masterplan del Porto di Salerno con le linee d'indirizzo al 2030 sull'assetto degli spazi portuali, che prevede l'allargamento del molo di Ponente (con conseguente scomparsa della spiaggia attigua) e soprattutto l'allungamento del molo Manfredi, è considerato da parte delle amministrazioni comunali di Vietri sul Mare, Cetara e Maiori altamente invasivo e dannoso per l'ambiente, la vivibilità e l'economia dell'intera Costiera Amalfitana. La forte preoccupazione e le netta contrarietà alla realizzazione della pianificazione presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per lo scalo di Salerno verrà ribadita nel corso della conferenza stampa che si terrà venerdì 18 luglio 2025 alle ore 10,30 presso l'aula consiliare del Comune di Vietri sul Mare a cui prenderanno parte: – il sindaco di Vietri sul Mare Giovanni De Simone; – il sindaco di Cetara Fortunato Della Monica; – il sindaco di Maiori Antonio Capone: Alla conferenza è prevista la presenza di qualificati rappresentanti delle associazioni ambientaliste Italia Nostra e Legambiente. *L'ufficio stampa* Antonio Abate http://www.comune.vietri-sul-mare.sa.it 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.

(AGENPARL) - Tue 15 July 2025 *Vietri sul Mare, Cetara e Maiori contro l'allargamento del porto di Salerno* *Conferenza stampa venerdì 18 luglio 2025 ore 10,30* *Aula Consiliare del Comune di Vietri sul Mare* Quanto previsto dal masterplan del Porto di Salerno con le linee d'indirizzo al 2030 sull'assetto degli spazi portuali, che prevede l'allargamento del molo di Ponente (con conseguente scomparsa della spiaggia attigua) e soprattutto l'allungamento del molo Manfredi, è considerato da parte delle amministrazioni comunali di Vietri sul Mare, Cetara e Maiori altamente invasivo e dannoso per l'ambiente, la vivibilità e l'economia dell'intera Costiera Amalfitana. La forte preoccupazione e le netta contrarietà alla realizzazione della pianificazione presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per lo scalo di Salerno verrà ribadita nel corso della conferenza stampa che si terrà venerdì 18 luglio 2025 alle ore 10,30 presso l'aula consiliare del Comune di Vietri sul Mare a cui prenderanno parte: - il sindaco di Vietri sul Mare Giovanni De Simone; - il sindaco di Cetara Fortunato Della Monica; - il sindaco di Maiori Antonio Capone: Alla conferenza è prevista la presenza di qualificati rappresentanti delle associazioni ambientaliste Italia Nostra e Legambiente. *L'ufficio stampa* Antonio Abate http://www.comune.vietri-sul-mare.sa.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.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Napoli

Zes, qualcosa si muove

Gli ultimi dati dell'Unione Industriali di Napoli mostrano la forza trainante della Campania. Restano però le solite criticità, meridonali ma anche nazionali: scarsa attrattività estera e scarse infrastrutture


BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
Zes, qualcosa si muove
Gli ultimi dati dell'Unione Industriali di Napoli mostrano la forza trainante della Campania. Restano però le solite criticità, meridonali ma anche nazionali: scarsa attrattività estera e scarse infrastrutture
Impresa Portuale, tutto pronto per Gioia Tauro
A Umberto Masucci premio Guido Dorso
Cagliari sviluppa l'archeologia e i parchi regi
Genova e Ucraina avviano scambio delle *best practice*

La Zes Unica, chiesta con forza anche dall'Unione Industriali Napoli, sta dando risultati positivi. Da marzo 2024 agli inizi di aprile 2025 sono stati autorizzati circa 500 investimenti per 2,8 miliardi di euro e ricadute occupazionali di oltre 9.800 unità. Molto attiva l'impresa campana, che realizzerà la maggior parte degli investimenti supportati da credito d'imposta (35,7%). Questi incoraggianti segnali giunti dalla Zona Economica Speciale sono stati evidenziati nel corso dell'assemblea dell'Unione Indistriali di Napoli dal presidente Cotanzo Jannotti Pecci. Il quale ha però sottolineato che, per assicurare il decollo del Sud, Unindustria Napoli chiede, tuttavia, condizioni che favoriscano l'attrazione di investimenti di grandi dimensioni, anche dall'estero. Non è possibile continuare a perdere opportunità straordinarie, come l'impianto per la realizzazione semiconduttori e microchip (1.600 occupati a regime previsti in progetto) in realizzazione a Novara, dopo la sostanziale disattenzione riscontrata dall'investitore in territorio meridionale, Campania compresa. Secondo Jannotti Pecci bisogna inoltre: dare certezze a chi investe, assicurando il beneficio fiscale almeno per un triennio; accrescere le potenzialità della Zes unica, individuando Zone franche doganali intercluse; attrarre non sono produzione, ma anche direzione, strategia, management. Il governo e le Istituzioni territoriali devono puntare sul Mezzogiorno come Polo dell'innovazione, promuovendo e incentivando strutture tecnologicamente avanzate e raccordi tra Università e Imprese. Va accelerato il processo già in atto di una maggiore internazionalizzazione del sistema impresa meridionale ha aggiunto il presidente di Unindustria Napoli -. Servono politiche di accompagnamento, sportelli territoriali per l'export, strumenti per la finanza internazionale, formazione specialistica, più investimenti in ricerca e innovazione. Va drasticamente ridotto il divario di infrastrutture e servizi - ha dichiarato infine Jnnotti Pecci -. Il Pnrr sta producendo effetti positivi al riguardo, ma il Sud non può rinunciare alle opere stralciate perché non realizzabili nei termini del Piano. Vanno portate a termine in tempi ragionevolmente rapidi con altre fonti di finanziamento. Nelle direttrici delle transizioni digitale ed energetica, destinate a trasformare il territorio, l'economia e le imprese anche nel Mezzogiorno.

Il Mattino

Napoli

«America's Cup Bagnoli balneabile dopo le regate»

Luigi Roano


«America's Cup Bagnoli balneabile dopo le regate»


«Napoli sarà capitale 2027 dell'economia del mare»

L'America's Cup a Napoli è un sogno che si è realizzato, la prossima primavera gli equipaggi già staranno a Bagnoli per gli allenamenti. E bisogna che tutto sia pronto, non lo sarà il mare però, la balneabilità potrebbe essere recuperata per il 2027 quando ci saranno le regate tra Capo Posillipo e Castel dell'Ovo. Il sindaco Gaetano Manfredi è convinto che ci si potrà tuffare almeno nelle acque vicine alla colmata a mare dell'area ex Italsider. «Nel 2026 - dice al riguardo Manfredi - il mare non potrà essere balneabile, ovviamente il progetto dell'America's Cup accelera molto i cantieri e nel 2027 appena finirà la competizione velica lo specchio d'acqua davanti alla colmata sarà balneabile».

Una sfida più che una scommessa quella del sindaco, quella di centrare un risultato atteso da 40 anni. La sostanza è che i cantieri per la Coppa America di vela sono già aperti. La struttura tecnica commissariale coordinata da Attilio Auricchio è in piena attività.

I FONDALI La sostanza è che bisogna mettere in sicurezza un sito che poi diventerà la terrazza a mare di Napoli, la Colmata a mare, e bisogna partire dal dragaggio sottostante quella piattaforma di cemento con dentro tombati decenni di veleni, gli scarti dell'acciaieria. E in premessa bisogna dire che il mare di Bagnoli non è inquinato, la natura lì ha fatto già il suo corso; ad essere contaminati sono i fondali dove si sono depositati negli anni gli idrocarburi. «Che il mare sia non inquinato - fanno sapere dalla struttura tecnica - lo dimostrano le caratterizzazioni che abbiamo fatto in questi anni. Il problema sono i fondali».

Come si fa a mettere mano ai fondali? Dragandoli, cioè tirando fuori la sabbia scavando. E portare il bacino di Bagnoli a una profondità di meno 7 metri. Operazione che da un lato livellerà il fondale per mettere le formula uno del mare in acqua, ma dall'altro garantirà una bonifica dei fondali appunto fino a 7 metri. Oggi la quota è meno 4 metri. Per dirla tutta, chi si tuffa dovrebbe toccare con i piedi i fondali che stanno a 4 metri per correre pericoli di contaminazione: impresa impossibile. «Coniugare il risanamento ambientale con le esigenze della Coppa America è uno dei risultati più importanti che potessimo immaginare» spiegano i tecnici. Che disegnano plasticamente cosa significa quando si dice che la «Coppa America è un formidabile acceleratore dei cantieri». Gli scarti del dragaggio verranno conferiti o nella vasca di colmata della darsena di levante del Porto di Napoli, oppure in siti di stoccaggio. Non è finita qui sempre nelle acque prospicienti la colmata sarà costruita una scogliera che fungerà da argine alle mareggiate e quindi difenderà le barche nel momento in cui verranno calate a mare, ma soprattutto finita la competizione velica la scogliera servirà a proteggere chi si tufferà in quelle acque.

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

Il Mattino

Napoli

LA FASE 2 Il Capping - la traduzione letterale è tappatura - è la fase due della messa in sicurezza del mare e avviene con due metodi.

La protezione dei fondali attraverso la stesura di tappetino sui fondali fatto di varie resine. E tappetini di Posidonia, quindi di materiale naturale che accelera il processo di ricostituzione della fauna e della flora marina che sostanzialmente si mangiano i veleni. «Abbiamo già sperimentato il Capping con la Posidonia - spiegano i tecnici della struttura commissariale - ottenendo risultati positivi quindi la bonifica è garantita». Il dragaggio sarà ultimato per l'estate del prossimo anno, quando arriveranno gli equipaggi. Il lavoro di Capping partirà di conseguenza dal prossimo gennaio.

LA COLMATA A mare si potrà andare nell'estate del 2027 perché per quell'epoca il cantiere della Coppa America sarà stato tolto. Intanto, però si deve installare e anche qui i lavori di messa in sicurezza partiranno entro il prossimo mese. La Colmata a mare sarà la base operativa degli equipaggi e li sopra si installeranno gli hangar e le officine e anche il media center. La colmata va messa in sicurezza in quanto in caso di crepe o spaccature potrebbero venire fuori proprio gli idrocarburi. Il Capping della Colmata si farà mediante tappetini di cemento che arriveranno fino a dove si inizierà il dragaggio. Tappetini di cemento e anche di altri materiali a base di resine particolari. Che prepareranno quello scoglione in mezzo al mare di Bagnoli ad accogliere le attrezzature di una spiaggia pubblica inclusa la sabbia. Ci saranno poi punti di ristoro e la colmata nella parte in cui degrada verso il mare verrà livellata ad altezza acqua. Ai suoi lati ci saranno due spiagge a completare un lungomare balneabile di oltre un chilometro e mezzo. In cassa ci sono quasi due miliardi e il sogno Coppa America accorcerà il cronoprogramma originario, che aveva come data di chiusura cantieri il 2032 e

che si accorcerà almeno di due anni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Mattino

Napoli

Cantieri, l'ultimo sprint escavi per le maxi-navi e collegamenti ferroviari

`Ecco gli ostacoli da superare per rendere Napoli la vera capitale del Mediterraneo: la priorità è unire il porto alla rete nazionale su ferro per liberarne tutte le potenzialità


Primo Piano

Le infrastrutture e il mare

Cantieri, l'ultimo sprint escavi per le maxi-navi e collegamenti ferroviari

«Coppa America a Napoli? La baia naturale sarà uno stadio della regata»

LA SFIDA Antonino Pane Napoli capitale mediterranea del mare. Un obiettivo che si può centrare anche per quanto riguarda i traffici. I grandi ritardi accumulati in passato sono stati colmati con il Pnrr e ora si tratta solo di chiudere i cantieri e far partire gli ultimi interventi per far funzionare la nuova darsena di levante, in costruzione da oltre 20 anni. Gli obiettivi sono a portata di mano e, grazie anche alla possibilità di utilizzare gli interporti, il futuro può solo sorridere allo scalo partenopeo.

I COLLEGAMENTI Vediamo quali sono gli ultimi ostacoli da superare. Sono due ed entrambi fondamentali. Il primo riguarda i collegamenti ferroviari. Con il Pnrr si realizzerà il fascio di binari interno al porto per collegare la nuova darsena di levante al terminale del Bausan. Poi bisogna fare il resto: collegare, cioè, il porto con la rete ferroviaria nazionale, e in particolare con la stazione di Napoli Traccia.

Un'opera già finanziata una decina di anni fa, ma mai realizzata e i cui fondi sono andati persi. Il nodo da sciogliere riguarda l'attraversamento di via Reggia di Portici: deve avvenire con un tunnel sotto la sede stradale o è ipotizzabile costruire un ponte su cui far transitare le auto? Ecco, questo è il groviglio che frena lo sviluppo del porto di Napoli a meno che non si continui a pensare al trasporto su gomma per movimentare i contenitori. Il collegamento ferroviario con l'Interporto di Nola sta già avendo effetti straordinari per il porto di Gioia Tauro.

Pensare che, dista poca distanza da Napoli, e le sue potenzialità non sono usare appieno è veramente assurdo. Allora bisogna mirare a un nuovo finanziamento e, sciogliere i nodi progettuali.

Perché un porto senza collegamenti ferroviari non potrà mai esperire appieno le sue potenzialità.

GLI ESCAVI Il secondo nodo riguarda la necessità di effettuare escavi davanti alla darsena di levante per far attraccare navi più grandi.

Una operazione essenziale perché già le navi che attraccano ora vanno in difficoltà per i bassi fondali ed è solo grazie alla maestria dei piloti se non restano incagliate. Escavi fondamentali, dunque. Per poterli effettuare sono state costruite delle vasche dove depositare la sabbia (il porto di Napoli è Sito di interesse nazionale e la sabbia è fortemente inquinata: può essere tombata solo all'interno del porto).

«Ecco perché è impossibile che il porto accolga anche i detriti di Bagnoli» spiega Andrea Annunziata, riferendosi ai 45mila metri cubi provenienti dagli escavi di Bagnoli che si vorrebbero depositare qui.

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

Il Mattino

Napoli

«Nel porto di Napoli - aggiunge - non possiamo prendere neanche un metro cubo perché nelle vasche, entra appena quella dei nostri escavi. A meno che non si voglia bloccare la funzionalità del porto. Si sta prolungando per 270 metri la diga foranea per consentire l'ingresso a navi più grandi. Tutto il Pnrr è indirizzato al funzionamento della nuova darsena di levante».

LA DARSENA DI LEVANTE La nuova darsena di levante dovrà ospitare il terminal contenitori: si tratta di un'area grande come quattro campi di calcio. Lo spostamento dei contenitori in questa area, libererà il posto per spostare i traghetti che a loro volta si allontaneranno dal centro della città per dare più spazio ai collegamenti turistici. «Il documento di programmazione strategica - dice Annunziata - e lo stesso piano regolatore portuale concatenano tutti questi movimenti per far crescere il porto. Fermarne uno, significa fermare tutto». La questione finirà sul tavolo della premier Giorgia Meloni. Per gli operatori del porto, i residui degli escavi di Bagnoli vanno trasferiti altrove oppure bisogna studiare soluzioni tecniche tali da non riceverli.

Nei giorni scorsi, proprio per evidenziare il pericolo di blocco del porto, sono anche intervenuti Uniport e Conftrasporto e sulla questione degli escavi ieri è tornato anche il ministro per la Risorsa mare Nello Musumeci.

«La legislazione attuale - ha detto - è figlia di quell'ambientalismo integralista che dettava le regole in altri governi. Noi siamo del parere che la materia va completamente rivista e per questo il 29 luglio ho convocato una riunione del Cipom per mettere a punto proprio una riforna di tutto il comparto dragaggi. Nel Cipom sono rappresentati 11 ministeri: sono certo che troveremo la soluzione anche a questo problema. Per varare il Piano del Mare abbiamo ascoltato 225 soggetti sia pubblici che privati; per i dragaggi abbiamo raccolto le lamentele di tutti i porti italiani, grandi e piccoli. Bisogna dire basta alla burocrazia bloccante e prendere spunti da quella che fa le cose migliori». Musumeci ha anche annunciato un altro appuntamento che riguarda molto da vicino Napoli e il suo Golfo: «Il 10 ottobre a Lipari vi saranno gli Stati Generali delle Isole Minori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ildenaro.it

Napoli

Porti, i sindaci contro l'allargamento di Salerno: Dannoso per la Costiera Amalfitana

Quanto previsto dal "masterplan del porto di Salerno con le linee d'indirizzo al 2030 sull'assetto degli spazi portuali, che prevede l'allargamento del molo di Ponente, con conseguente scomparsa della spiaggia attigua, e soprattutto l'allungamento del molo Manfredi" è considerato da parte delle amministrazioni comunali di Vietri sul Mare, Cetara e Maiori "altamente invasivo e dannoso per l'ambiente, la vivibilità e l'economia dell'intera Costiera Amalfitana". La "forte preoccupazione e le netta contrarietà alla realizzazione della pianificazione presentata dall' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale per lo scalo di Salerno" verrà ribadita nel corso di una conferenza stampa che si terrà venerdì 18 luglio, alle 10:30, nell'aula consiliare del Comune di Vietri sul Mare. Saranno presenti i sindaci di Vietri sul Mare, Giovanni De Simone, Cetara, Fortunato Della Monica, e Maiori, Antonio Capone . Alla conferenza è prevista anche la partecipazione di rappresentanti delle associazioni ambientaliste Italia Nostra e Legambiente.


Ildenaro.it

Porti, i sindaci contro l'allargamento di Salerno: Dannoso per la Costiera Amalfitana

07/15/2025 11:03 da Ildenaro.it -

Quanto previsto dal "masterplan del porto di Salerno con le linee d'indirizzo al 2030 sull'assetto degli spazi portuali, che prevede l'allargamento del molo di Ponente, con conseguente scomparsa della spiaggia attigua, e soprattutto l'allungamento del molo Manfredi" è considerato da parte delle amministrazioni comunali di Vietri sul Mare, Cetara e Maiori "altamente invasivo e dannoso per l'ambiente, la vivibilità e l'economia dell'intera Costiera Amalfitana". La "forte preoccupazione e le netta contrarietà alla realizzazione della pianificazione presentata dall' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale per lo scalo di Salerno" verrà ribadita nel corso di una conferenza stampa che si terrà venerdì 18 luglio, alle 10:30, nell'aula consiliare del Comune di Vietri sul Mare. Saranno presenti i sindaci di Vietri sul Mare, Giovanni De Simone, Cetara, Fortunato Della Monica, e Maiori, Antonio Capone . Alla conferenza è prevista anche la partecipazione di rappresentanti delle associazioni ambientaliste Italia Nostra e Legambiente.

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

La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

Manfredi: "Dragaggi necessari per rendere balneabile Bagnoli"

Il sindaco: bisogna trovare la soluzione tecnicamente più semplice dopo il no del porto a stoccare i fanghi. Attesa oggi una indicazione del governo: si pensa a discariche fuori regione

ANTONIO DI COSTANZO


Manfredi: "Dragaggi necessari per rendere balneabile Bagnoli"

Il sindaco: bisogna trovare la soluzione tecnicamente più semplice dopo il no del porto a stoccare i fanghi. Attesa oggi una indicazione del governo: si pensa a discariche fuori regione

Pulizia delle spiagge, si parte da Rotonda Diaz

«Cercheremo di trovare la soluzione tecnicamente più semplice. In discarica come era previsto o, eventualmente, quella di utilizzare anche parte della cassa di colmata del porto». Gaetano Manfredi ostenta fiducia sul fatto che il governo troverà in tempi rapidi un luogo in cui stoccare il materiale di risulta del dragaggio che va effettuato nei fondali delle acque di Bagnoli che nel 2027 dovrà ospitare le basi tecniche dei team dell'America's Cup. Bisognerà sistemare tra 50 mila e 100 mila metri cubi di sabbia di cui almeno il 30 per cento potenzialmente inquinato da scarti industriali.

Il vecchio piano prevedeva che fossero stivati nella cassa di colmata della darsena di levante del Porto, ma quello spazio è già impegnato in buona parte e c'è la forte protesta degli operatori dello scalo marittimo contro questa ipotesi. Il governo è chiamato a trovare soluzioni alternative o a prendere una decisione in tempi stretti e oggi ci potrebbe essere una indicazione da Palazzo Chigi per chiudere una questione che rischia di causare gravi ritardi nella tabella di marcia di avvicinamento alla Coppa America di vela. «Si stanno valutando varie ipotesi - aggiunge il sindaco che è anche commissario straordinario per la riqualificazione di Bagnoli - l'importante è che il dragaggio si faccia perché è una cosa che resta alla città e perché è uno degli elementi fondamentali per garantire la balneabilità a Bagnoli e facendoli si accelera il percorso. Con il governo stiamo lavorando bene: questo è un problema tecnico e si troverà la soluzione migliore. Anche portando il materiale fuori regione in discariche controllate».

L'America's Cup di vela sbarcherà per la prima volta in Italia e, come ha ribadito venerdì scorso la premier Giorgia Meloni in un video inviato all'assemblea degli industriali, è destinata ad accelerare la riqualificazione di Bagnoli. L'idea è quella di sistemare sulla colmata dell'ex Italsider le basi e le officine dei grandi catamarani, ma sarà necessario eseguire i dragaggi dei fondali per permettere alle imbarcazioni di attraccare ai pontili e raggiungere la colmata.

Ma il no dal porto di Napoli a essere utilizzato come deposito dei fanghi di Bagnoli è un problema complicato. «Le soluzioni le studia il governo - dichiara Andrea Annunziata commissario straordinario e presidente uscente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale - il problema è che le casse della colmata sono importanti per definire la nuova darsena di levante con gli scavi che si devono fare nel porto. Inutile fare la nuova darsena, che sarà la nuova frontiera economica dello scalo marittimo di Napoli e credo addirittura del sud di Italia, saranno circa 400 mila metri quadrati di spazi commerciali per i container, senza i fondali e l'unica possibilità che abbiamo per

La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

sversare i segmenti è la colmata. Per la Coppa America il governo potrà adottare ulteriori iniziative e risolvere la questione senza impegnare il porto. Il governo può emanare un decreto d'urgenza. Buona parte dei fanghi è già destinata alla discarica e non si capisce perché non possa essere questa la soluzione anche per la parte rimanente anziché impegnare la colmata che servirà a ricevere i dragaggi del porto». Ma c'è anche chi dice no alla Coppa America di vela e soprattutto al fatto che si svolga a Bagnoli. "L'ultima spiaggia per i napoletani" è il titolo del dibattito pubblico indetto per domani alle 18 all'Istituto italiano per gli studi filosofici. A promuoverlo le Assise della Città di Napoli e dalla Rete Sociale Nobox - Diritto alla Città. L'incontro sarà presieduto dallo storico dell'architettura Giulio Pane, a moderarlo Ermete Ferraro della rete No Box. Sono previste le relazioni di Lucia Tozzi, ricercatrice indipendente e studiosa di politiche urbane, dell'architetto Antimo Di Martino e di Alberto Lucarelli, ordinario di Diritto costituzionale alla Federico II.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

Pulizia delle spiagge, si parte da Rotonda Diaz

A.DICOST.


Manfredi: "Dragaggi necessari per rendere balneabile Bagnoli"

Pulizia delle spiagge, si parte da Rotonda Diaz

Parte da "Mappatella beach" il piano di pulizia delle spiagge.

Per la prima volta è affidato al Comune che ha incaricato Asia di curare la pulizia in 15 aree. E ieri mattina doppia inaugurazione nella popolare spiaggia della rotonda Diaz che assicura un mare gratuito e sempre più attrezzato, a cui si è aggiunto un campo di beach volley. E sempre a "mappatella" è stato presentato "Asia sea", il servizio di pulizia dedicato a 15 tra arenili e spiagge della città: Bagnoli, Gaiola, Marechiaro, Riva Fiorita, Spiaggia delle Monache, Palazzo Donn'Anna, Largo Sermoneta, Rotonda Diaz, Canalone, piazza Vittoria, via Nazario Sauro, Boccaperti, Pietrarsa e Vico I e Vico II Marina a San Giovanni a Teduccio.

Fino al 31 ottobre gli interventi di pulizia saranno quotidiani, mentre dal primo novembre al 30 aprile la pulizia sarà effettuata tre giorni alla settimana, tranne per i tratti di Rotonda Diaz, Largo Sermoneta, Canalone, piazza Vittoria e via Nazario Sauro, dove gli operatori lavoreranno sei giorni su sette. Asia Sea prevede la pulizia della spiaggia e delle aree pavimentate, la manutenzione del verde, la raccolta dei rifiuti abbandonati e il cambio dei sacchetti nei cestini presenti nella zona degli arenili. Dal primo al 31 ottobre, inoltre, ogni martedì e sabato sarà effettuato un servizio di supporto alle imbarcazioni spazzamare, oltre a interventi a chiamata. Per queste operazioni, nella stagione estiva saranno utilizzati quattro nuovi automezzi elettrici a pianale e una vettura di controllo. In inverno gli automezzi saranno due. Per il periodo estivo la squadra che effettuerà la pulizia sarà composta da otto operatori ecologici e un capo squadra, mentre in inverno gli operatori scenderanno a quattro.

Inoltre, verranno utilizzati due pulisci spiaggia elettrici costati circa 20 mila euro. E quattro mezzi elettrici presi a noleggio, come spiega il direttore Affari generali e Sviluppo impianti di Asia, Carlo Lupoli.

«Vogliamo avere spiagge e arenili sempre puliti e fruibili da cittadini e turisti - sottolinea il sindaco Gaetano Manfredi - realizziamo una visione integrata dei servizi di pulizia della città. Il mare e il nostro litorale rappresentano una risorsa strategica e dobbiamo prendercene cura in modo adeguato e sempre più attento». Fondamentale è stata la concessione richiesta e ottenuta dal Comune all'Autorità portuale, seguita all'affidamento del servizio di pulizia ad Asia: «Abbiamo avuto il trasferimento temporaneo degli arenili e affidato il servizio ad Asia per tenere in ordine le spiagge libere e pubbliche. Ora possiamo intervenire sulla costa mentre prima ci era precluso», spiega l'assessore alle Infrastrutture, Edoardo Cosenza fautore dell'accordo.

«Avviamo un servizio che consentirà una più coordinata gestione operativa sul territorio - sostiene

La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

l'assessore al Verde Vincenzo Santagada. «Dopo 25 anni di storia, finalmente Asia si occuperà anche degli arenili» evidenzia l'amministratore unico della spa, Domenico Ruggiero. Mappatella beach era già attrezzata da area per il fitness e ora ha anche uno spazio per il beach volley realizzato dalle associazioni Maga e 100×100 Naples. Il progetto è stato sostenuto dalla Fondazione Marinelli Gaeta, con il supporto della società Jacked e di numerosi altri imprenditori e operatori del terzo settore.

Resta il problema della sicurezza a "Mappatella" dove sono numerosi i furti registrati ai danni dei bagnanti. "Turiste derubate in pieno giorno anche durante la presentazione del campo di pallavolo. Servono controlli continui e tolleranza zero verso abusivi e delinquenti" denuncia il deputato di Avs, Francesco Borrelli. Al sindaco Manfredi i frequentatori della spiaggia chiedono l'istallazione di telecamere. - a.dicost. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Stylo 24

Napoli

Coppa America 2027, il tempo stringe: nodo dragaggio da sciogliere in fretta


S
Stylo 24
Coppa America 2027, il tempo stringe: nodo dragaggio da sciogliere in fretta
07/15/2025 19:21 Raffaele Ambrosino
Manca il sito per depositare i fanghi: circa 100mila metri cubi A poco più di due anni dall'inizio della Coppa America 2027, la base velica di Bagnoli è ancora sulla carta. E oggi si scopre che manca perfino un sito per depositare i fanghi che verranno dragati dai fondali. Un dettaglio non da poco, se si pensa che proprio il dragaggio è una delle precondizioni fondamentali per la balneabilità dell'area e per l'allestimento della base logistica dei team. Il sindaco Manfredi, che della struttura commissariale è il vertice, annuncia che «si sta lavorando bene con il Governo» e che si cercherà «la soluzione tecnicamente più semplice». Ma la verità è che il tempo scarseggia, e le scelte più ovvie sono già motivo di scontro. L'ipotesi di utilizzare la cassa di colmata del porto di Napoli – una delle poche soluzioni immediatamente praticabili – è fortemente osteggiata dagli operatori marittimi, che denunciano il rischio di paralisi per i dragaggi già programmati. E intanto le discariche fuori regione restano una via ipotetica, né certa né rapida. Il volume dei materiali da smaltire Ciò che colpisce è che il volume dei materiali da smaltire era perfettamente noto da tempo: circa 100mila metri cubi. Non aver predisposto per tempo un piano di smaltimento per un quantitativo così preciso e già stimato non è una dimenticanza, è una colpa grave. E a questo punto è legittimo chiedersi: tra i vari dirigenti della struttura commissariale, di chi è la responsabilità? Chi doveva accorgersene? Chi, con una semplice calcolatrice in mano, avrebbe potuto tradurre quei numeri in una pianificazione elementare ma necessaria? Peraltro, le attività di campionamento dei sedimenti sembrerebbe siano state richieste, ma dell'esito non ci sarebbe traccia. Un'assenza tutt'altro che irrilevante: senza quei risultati, è impossibile definire il tipo di bonifica da attuare, poiché la scelta della tecnologia dipende dalla natura degli inquinanti presenti. È come se l'eccezionalità della Coppa America non avesse fatto scattare alcun campanello d'allarme. Eppure nel 2026, prima ancora dell'evento principale, si disputerà anche la Louis Vuitton Cup, la regata preliminare che porta alla selezione degli sfidanti. Un appuntamento che richiederà strutture e logistica già funzionanti entro la prima metà del prossimo anno. Nessuno si è preoccupato per tempo di blindare le soluzioni logistiche, nessuno ha messo nero su bianco tempi certi, competenze definite, percorsi alternativi. Ora, a meno di dodici mesi dalla Louis Vuitton Cup e a poco più di due anni dalla Coppa America, si naviga a vista. E ciò che preoccupa non è solo la lentezza. È l'incapacità di esercitare un minimo di coordinamento tra i livelli istituzionali coinvolti. Il nodo non è tecnico, è politico Se davvero l'evento rappresenta un'occasione storica per Napoli, com'è possibile che lo stato di avanzamento dei lavori sia ancora vincolato a una decisione da prendere «entro domani», come ha scritto Repubblica, su una questione elementare come la destinazione dei fanghi? A pagare potrebbero essere i cittadini

Stylo 24

Napoli

e l'immagine internazionale della città. Ma a rispondere non saranno né le imprese né gli uffici operativi: l'inerzia ricade direttamente su chi ha avuto finora il compito di guidare il processo, cioè il sindaco-commissario e il suo staff. Speriamo solo che, alla fine, non si debba ricorrere a un commissariamento del commissario.

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

Salerno Today

Salerno

Allargamento del porto di Salerno: la protesta dei comuni di Vietri, Cetara e Maiori

Prevista una conferenza stampa venerdì 18 luglio 2025 alle ore 10.30 presso l'aula consiliare del Municipio di Vietri sul Mare Quanto previsto dal masterplan del Porto di Salerno con le linee d'indirizzo al 2030 sull'assetto degli spazi portuali, ossia l'allargamento del molo di Ponente (con conseguente scomparsa della spiaggia attigua) e soprattutto l'allungamento del molo Manfredi, è considerato da parte delle amministrazioni comunali di Vietri sul Mare, Cetara e Maiori "altamente invasivo e dannoso per l'ambiente, la vivibilità e l'economia dell'intera Costiera Amalfitana". La protesta La forte preoccupazione e le netta contrarietà alla realizzazione della pianificazione presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per lo scalo di Salerno verrà ribadita nel corso della conferenza stampa che si terrà venerdì 18 luglio 2025 alle ore 10.30 presso l'aula consiliare del Comune di Vietri sul Mare a cui prenderanno parte:il sindaco di Vietri sul Mare Giovanni De Simone, il sindaco di Cetara Fortunato Della Monica e il sindaco di Maiori Antonio Capone. Alla conferenza è prevista la presenza di rappresentanti delle associazioni ambientaliste Italia Nostra e Legambiente. La foto è di Antonio Capuano.



Salerno Today

Allargamento del porto di Salerno: la protesta dei comuni di Vietri, Cetara e Maiori

07/15/2025 10:04

Prevista una conferenza stampa venerdì 18 luglio 2025 alle ore 10.30 presso l'aula consiliare del Municipio di Vietri sul Mare Quanto previsto dal masterplan del Porto di Salerno con le linee d'indirizzo al 2030 sull'assetto degli spazi portuali, ossia l'allargamento del molo di Ponente (con conseguente scomparsa della spiaggia attigua) e soprattutto l'allungamento del molo Manfredi, è considerato da parte delle amministrazioni comunali di Vietri sul Mare, Cetara e Maiori "altamente invasivo e dannoso per l'ambiente, la vivibilità e l'economia dell'intera Costiera Amalfitana". La protesta La forte preoccupazione e le netta contrarietà alla realizzazione della pianificazione presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per lo scalo di Salerno verrà ribadita nel corso della conferenza stampa che si terrà venerdì 18 luglio 2025 alle ore 10.30 presso l'aula consiliare del Comune di Vietri sul Mare a cui prenderanno parte:il sindaco di Vietri sul Mare Giovanni De Simone, il sindaco di Cetara Fortunato Della Monica e il sindaco di Maiori Antonio Capone. Alla conferenza è prevista la presenza di rappresentanti delle associazioni ambientaliste Italia Nostra e Legambiente. La foto è di Antonio Capuano.

Agenparl

Bari

Agenzia regionale 904.25 _ Decima edizione di PhEst: in mostra i Capricci di Goya e le foto di Lanthimos


Agenparl

Agenzia regionale 904.25 _ Decima edizione di PhEst: in mostra i Capricci di Goya e le foto di Lanthimos

07/15/2025 15:40

(AGENPARL) – Tue 15 July 2025 Al via la decima edizione di PhEST con grandi novità dal mondo dell'arte internazionale. A Monopoli, dall'8 agosto al 16 novembre 2025, arrivano in anteprima assoluta la mostra fotografica di Yorgos Lanthimos, regista tra i più visionari e premiati del cinema contemporaneo, e I Capricci di Goya Mostra madrina: Martin Parr "Pleased to Meet You". Tema dell'anno: THIS IS US – A Capsule to Space Link a bio e immaginiDall'8 agosto al 16 novembre 2025, PhEST – Festival Internazionale di Fotografia e Arte celebra la sua decima edizione a Monopoli, in Puglia, con un programma straordinario di mostre, residenze, installazioni e progetti speciali. Un'edizione espansa nel tempo e nello spazio, che guarda al futuro ma affonda le radici in dieci anni di visioni, relazioni e trasformazioni. Per celebrare i suoi dieci anni, PhEST ospita alcune mostre straordinarie che segnano un punto di svolta nella storia del festival: Francisco Goya, Los Caprichos – La ragione dei mostri. Per la prima volta nel Sud Italia, PhEST presenta una mostra dedicata a uno dei più grandi maestri dell'immaginario occidentale. In esposizione, la serie completa dei celebri Caprichos: 80 incisioni realizzate da Goya tra il 1797 e il 1799, che con taglio satirico e visione onirica mettono a nudo le contraddizioni della società spagnola dell'epoca, anticipando i tratti più inquieti e moderni dell'arte contemporanea. I Capricci saranno esposti per gentile concessione del Museo de Bellas Artes di València, presente nei giorni dell'inaugurazione. La mostra è curata da Roberto Lacarbonara e Giovanni Troilo. Yorgos Lanthimos, Jitter Period. In anteprima assoluta per l'Italia, PhEST presenta una mostra dedicata all'universo visivo di Yorgos Lanthimos, regista tra i più visionari e premiati del cinema contemporaneo (The Lobster, The Favourite, Poor Things). Lanthimos rivela anche nelle sue fotografie il suo fingerprint capace di costruire immagini potenti, enigmatiche, sospese. La mostra raccoglie una selezione degli scatti più recenti del regista, che rivelano lo stesso senso dell'assurdo, della composizione teatrale e della tensione narrativa che attraversa il suo cinema. Un'esplorazione intima e parallela del suo immaginario, dove fotografia e cinema si rincorrono in un universo coerente, elegante e perturbante. Curata da João Linneu, la mostra è realizzata in collaborazione con Fotofestiwal. Martin Parr, Pleased to Meet You. Mostra madrina della X edizione, curata da Giovanni Troilo e Arianna Rinaldo, dedicata al grande fotografo britannico. Un ritratto ironico, lucido e profondamente umano della nostra società. Parr sarà a Monopoli il 27 e 28 settembre per un incontro con il pubblico e per la proiezione del film documentario "I am Martin Parr", in collaborazione con Wanted Cinema. La X

(AGENPARL) - Tue 15 July 2025 Al via la decima edizione di PhEST con grandi novità dal mondo dell'arte internazionale. A Monopoli, dall'8 agosto al 16 novembre 2025, arrivano in anteprima assoluta la mostra fotografica di Yorgos Lanthimos, regista tra i più visionari e premiati del cinema contemporaneo, e I Capricci di Goya Mostra madrina: Martin Parr "Pleased to Meet You". Tema dell'anno: THIS IS US - A Capsule to Space Link a bio e immaginiDall'8 agosto al 16 novembre 2025, PhEST - Festival Internazionale di Fotografia e Arte celebra la sua decima edizione a Monopoli, in Puglia, con un programma straordinario di mostre, residenze, installazioni e progetti speciali. Un'edizione espansa nel tempo e nello spazio, che guarda al futuro ma affonda le radici in dieci anni di visioni, relazioni e trasformazioni. Per celebrare i suoi dieci anni, PhEST ospita alcune mostre straordinarie che segnano un punto di svolta nella storia del festival: Francisco Goya, Los Caprichos - La ragione dei mostri. Per la prima volta nel Sud Italia, PhEST presenta una mostra dedicata a uno dei più grandi maestri dell'immaginario occidentale. In esposizione, la serie completa dei celebri Caprichos: 80 incisioni realizzate da Goya tra il 1797 e il 1799, che con taglio satirico e visione onirica mettono a nudo le contraddizioni della società spagnola dell'epoca, anticipando i tratti più inquieti e moderni dell'arte contemporanea. I Capricci saranno esposti per gentile concessione del Museo de Bellas Artes di València, presente nei giorni dell'inaugurazione. La mostra è curata da Roberto Lacarbonara e Giovanni Troilo. Yorgos Lanthimos, Jitter Period. In anteprima assoluta per l'Italia, PhEST presenta una mostra dedicata all'universo visivo di Yorgos Lanthimos, regista tra i più visionari e premiati del cinema contemporaneo (The Lobster, The Favourite, Poor Things). Lanthimos rivela anche nelle sue fotografie il suo fingerprint capace di costruire immagini potenti, enigmatiche, sospese. La mostra raccoglie una selezione degli scatti più recenti del regista, che rivelano lo stesso senso dell'assurdo, della composizione teatrale e della tensione narrativa che attraversa il suo cinema. Un'esplorazione intima e parallela del suo immaginario, dove fotografia e cinema si rincorrono in un universo coerente, elegante e perturbante. Curata da João Linneu, la mostra è realizzata in collaborazione con Fotofestiwal. Martin Parr, Pleased to Meet You. Mostra madrina della X edizione, curata da Giovanni Troilo e Arianna Rinaldo, dedicata al grande fotografo britannico. Un ritratto ironico, lucido e profondamente umano della nostra società. Parr sarà a Monopoli il 27 e 28 settembre per un incontro con il pubblico e per la proiezione del film documentario "I am Martin Parr", in collaborazione con Wanted Cinema. La X edizione di PhEST è un viaggio corale nel presente dell'umanità, raccontato attraverso gli sguardi di fotografi, artisti visivi, autori concettuali, sperimentatori e narratori. Un atlante umano che attraversa luoghi, linguaggi e sensibilità, in una geografia affettiva che va dal Mediterraneo alla Luna, dai paesaggi

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

rurali alle costellazioni interiori. A offrire un primo vasto catalogo planetario, che gioca con i tropi e i cliché familiari del viaggio e attinge a temi universali dell'esperienza umana è Sam Youkilis per la prima volta in Italia con la mostra Under the Sun, in cui il fotografo newyorkese, si fa pioniere di una nuova forma di narrazione visiva che sfrutta iPhone e Instagram per creare e condividere la sua originale wunderkammer contemporanea del quotidiano. La mostra a cura di Sophia Greiff e con montaggio video e audio di Jens Lüstraeten è prodotta da C/O Berlin Foundation. Aleksandra Mir, con una mostra diffusa nelle case e nelle botteghe del centro storico di Monopoli, porta l'iconografia cristiana in un inusuale viaggio nello spazio siderale in bilico tra fede e scienza "Se angeli e astronauti condividono lo stesso cielo - si chiede l'artista svedese-americana - non è forse giunto il momento di presentarli?". Dylan Hausthor, fotografo statunitense esplora in bianconero la dimensione rituale, rurale e ancestrale del vivere umano in What the Rain Might Bring. Gregg Segal porta in mostra il suo lavoro sul consumo e l'ambiente, dove i soggetti sono ritratti circondati dai propri rifiuti settimanali, in un potente gesto di consapevolezza, mentre Deanna Dikeman, con The Place of Ordinary Moments, con un progetto fotografico intimo e toccante racconta il passaggio del tempo nella sfera familiare. Tra le presenze italiane Pietro Terzini, artista e designer capace di intrecciare narrazione, estetica e riflessione sul costume, con un'opera al neon ideata nell'ambito del progetto TramArt con cui l'azienda vinicola San Marzano esplora ed interpreta il rapporto tra Arte&Vino. Infine, uno sguardo sulle nuove generazioni: nel 2025 inizia anche la collaborazione con l'Accademia di Brera, con una mostra virtuale a Piazza Palmieri e la pubblicazione di un magazine a cura degli studenti, che raccontano il tema del festival attraverso le loro creazioni visive, in seguito a un seminario con la curatrice Arianna Rinaldo. Tra gli artisti già annunciati: il fotografo russo Alexey Titarenko, con la serie cult City of Shadows, un racconto spettrale e poetico della dissoluzione post-sovietica; l'artista concettuale Phillip Toledano, con il progetto We Are at War, una narrazione visiva costruita grazie all'uso dell'intelligenza artificiale; il britannico Zed Nelson, con The Anthropocene Illusion, che esplora il rapporto tra natura e artificio nell'epoca dell'emergenza ecologica; l'irlandese Rhiannon Adam, che racconta il suo sogno infranto di partecipare a un viaggio civile verso la Luna nella serie Rhi-Entry; l'italiano Lorenzo Poli, con i suoi paesaggi post-antropocenici che intrecciano geografia sacra, spiritualità e memoria del pianeta. Nel 2025 PhEST compie dieci anni. Un traguardo che non è solo simbolico, ma profondamente concreto: dieci anni di ricerca, di linguaggi, di relazioni con il territorio e con il mondo. A celebrarlo sarà una grande mostra diffusa dedicata alle residenze d'artista che hanno segnato la storia del festival. Fotografi italiani e internazionali, giovani esordienti e maestri riconosciuti che hanno attraversato Monopoli e la Puglia lasciando sguardi, storie e segni visivi impressi nella memoria collettiva. Dagli ulivi millenari di Alejandro Chaskielberg ai porti di Edoardo Delille, dai riti religiosi di Sanne De Wilde ai corpi degli adolescenti raccontati da Mustafa Sabbagh, dalle esplorazioni del paesaggio delle eccellenze pugliesi di Mattia Balsamini ai pescatori di Piero Martinello: ogni residenza ha dato forma a un racconto unico, radicato e universale.

Agenparl

Bari

Le opere saranno esposte sia in spazi indoor che outdoor, con un focus speciale sul Cantiere di Cala Porta Vecchia, e saranno accompagnate dalla pubblicazione di un catalogo che raccoglie immagini, testi, dietro le quinte e testimonianze, in un vero e proprio archivio visivo delle residenze PhEST. Un oggetto prezioso, a testimonianza di un progetto che ha saputo trasformare un festival in una piattaforma artistica viva e generativa. A fianco della rievocazione del passato, PhEST continua a guardare avanti, rinnovando il proprio impegno nella produzione artistica e nella ricerca sul territorio. Nel 2025 prendono vita nuove residenze d'artista: la fotografa Arianna Arcara è stata protagonista nel mese di giugno di una residenza in Daunia, nel Foggiano, aprendo un nuovo fronte di indagine visiva sulla Puglia interna e rurale, come contrappunto al paesaggio costiero, intrecciando il linguaggio del documentario con la memoria collettiva della comunità; la mostra, grazie al sostegno anche in questa edizione dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale, sarà allestita nella magica cornice del Porto Vecchio. L'artista visivo José Angelino porterà la sua ricerca sugli stati della materia nell'installazione site-specific Out of the Blue. Resistenze 2025, alle Stalle di Casa Santa, dove ricreerà - grazie a forme in vetro e gas nobili - aurore boreali in vitro, in un'esperienza percettiva e poetica che mette in gioco le leggi della fisica, a cura di Melania Rossi. A Brighton, in collaborazione con Photoworks UK e l'Istituto Italiano di Cultura di Londra, Piero Percoco ha esplorato la vita sulla costa inglese con lo sguardo che lo ha reso celebre nel racconto del Sud Italia. Il lavoro, frutto della residenza all'estero, sarà presentato in anteprima assoluta a PhEST. Queste residenze, insieme alle mostre prodotte e commissionate, confermano PhEST come centro di produzione culturale oltre che di esposizione, dove la relazione con il territorio resta centrale, viva e trasformativa. Il filo rosso che guida le scelte artistiche del direttore Gianni Troilo, della curatrice per la fotografia Arianna Rinaldo e del curatore per l'arte contemporanea Roberto Lacarbonara è il tema dell'anno, che attraversa tutta l'edizione come una domanda aperta, un orizzonte condiviso: THIS IS US - A Capsule to Space. Nel 1977 la NASA lanciava nello spazio interstellare le sonde Voyager con a bordo il Golden Record, un messaggio destinato a possibili forme di vita extraterrestri: suoni, immagini, musiche per raccontare chi siamo. Quasi cinquant'anni dopo, PhEST costruisce la sua capsula - fatta di fotografie, installazioni, linguaggi contemporanei - e la invia nello spazio simbolico del futuro, come archivio visivo dell'umanità. "Questa decima edizione è un tentativo di rappresentare chi siamo, oggi. - Chiarisce il direttore artistico Gianni Troilo - Un messaggio in bottiglia visivo che possa attraversare spazio e tempo, raccontando identità, relazioni, paure, desideri, sogni. Un esperimento collettivo, tra memoria e futuro, tra scienza e immaginazione". Il tema si declina in un programma che unisce fotografia, arte contemporanea, installazioni, esperienze immersive, in dialogo con il passato e le sfide del nostro tempo. Che cosa vorremmo lasciare di noi al futuro? Quali immagini meriterebbero di sopravvivere alla nostra civiltà? Come da tradizione, le giornate inaugurali di PhEST - in programma dall'8 al 10 agosto 2025 - saranno un momento di incontro tra pubblico e artisti, con aperture straordinarie, visite guidate dagli artisti e momenti performativi.

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

Agenparl

Bari

Torneranno anche le attesissime letture portfolio, un'opportunità per fotografi emergenti e professionisti di confrontarsi con esperti di livello internazionale. Non mancheranno poi le visual talk organizzate in collaborazione con Uniba - Università degli Studi Aldo Moro di Bari, partner del festival ormai da quattro anni. A breve verranno annunciati i vincitori della PhEST Pop-Up Open Call realizzata in collaborazione con LensCulture, PHmuseum e con il supporto di Fujifilm Italia e San Marzano Vini. Inoltre, abbiamo il piacere di svelare un'anteprima: Fujifilm Italia annuncia il suo premio a Brigitta Tullo, artista pugliese che ha presentato alla PhEST Pop-Up Open Call un progetto realizzato interamente con fotocamere instaxTM. Il lavoro dal titolo Shards of Time Echoes of Space fa riflettere sulla spontaneità e sull'istantaneità dell'immagine contemporanea e verrà inserito nel circuito mostre ufficiale. Fujifilm Italia, in quanto main sponsor e da sempre impegnata nel dare opportunità concrete ai nuovi talenti dell'imaging e nel sostenere la cultura fotografica, la premierà con una delle sue fotocamere di punta della Serie X, ossia X-T50 in kit con XC15-45. La decima edizione di PhEST inaugura un nuovo capitolo della sua storia con l'apertura del Monastero di San Leonardo, che diventa il quartier generale del festival in attesa che gli spazi storici di Palazzo Palmieri tornino ad essere fruibili al pubblico. Luogo simbolico, carico di storia e spiritualità, il Monastero di San Leonardo, sotto la guida di Cinzia Negherbon, direttrice organizzativa di PhEST e coordinatrice del team, tornerà finalmente accessibile dopo anni di chiusura e abbandono. È stato PhEST a farsi carico del recupero degli spazi, della messa in sicurezza delle sale e della loro riattivazione culturale, attraverso un lavoro attento e rispettoso del contesto architettonico. Un gesto concreto di restituzione alla città, che rinnova il legame profondo del festival con il territorio e il suo patrimonio. L'apertura del Monastero rappresenta non solo una conquista logistica e operativa, ma anche un gesto politico e simbolico: abitare luoghi dimenticati, contrastare l'omologazione del turismo di massa, promuovere una cultura dell'inclusività e della rigenerazione lenta, che valorizza i ritmi e le identità locali. Il Monastero sarà anche sede di alcune mostre chiave dell'edizione, come quella di Martin Parr, oltre che interventi site-specific e progetti che dialogano con l'architettura storica del complesso. Tutti i dettagli sul programma, gli ospiti e gli eventi collaterali saranno annunciati nel comunicato stampa dedicato alla conferenza ufficiale del festival, prevista a fine luglio. PhEST - Festival internazionale di fotografia e arte X edizione 08/08 - 16/11 2025 Monopoli, Puglia http://www.phest.itIG : @phestFB: @PhESTSeeBeyondTheSea PhEST - See Beyond the Sea è prodotto e promosso dall'Associazione Culturale PhEST, con il sostegno di Regione Puglia e del Comune di Monopoli. Main Partner: Università degli Studi "Aldo Moro" di Bari, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Main Sponsor: Fujifilm Italia - San Marzano Vini Sponsor: Torre Coccaro - Gruppo Picca Toyota - Acqua Orsini - HevoPartner Culturali: Museo de Bellas Artes de Valencia, LensCulture, PHmuseum, C/O Berlin Foundation, Istituto Italiano di Cultura - Londra, Photoworks UK, Lodz Fotofestiwal, Accademia di Belle Arti di Brera Media Partner: Sky Arte, ArtribunePatrocinio: FAI - Fondo Ambiente Italiano PhEST - festival internazionale di fotografia e arte è nato nel 2016

Agenparl

Bari

a Monopoli in Puglia da un'idea di Giovanni Troilo, direttore artistico del festival, e di Arianna Rinaldo, cui è affidata la curatela fotografica. Direzione organizzativa di Cinzia Negherbon. PhEST è fotografia, cinema, musica, arte, contaminazioni dal Mediterraneo. Un modo per restituire voce propria alle mille identità che compongono il mare in mezzo alle terre, ridefinendo un nuovo immaginario. 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.

Bari Today

Bari

PhEst X edizione in anteprima assoluta la mostra fotografica di Yorgos Lanthimos e I Capricci di Goya


Bari Today

PhEst X edizione in anteprima assoluta la mostra fotografica di Yorgos Lanthimos e I Capricci di Goya

07/15/2025 12:13

Indirizzo non disponibile Monopoli Prezzo non disponibile Dall'8 agosto al 16 novembre 2025, PhEST – Festival Internazionale di Fotografia e Arte celebra la sua decima edizione a Monopoli, in Puglia, con un programma straordinario di mostre, residenze, installazioni e progetti speciali. Un'edizione espansa nel tempo e nello spazio, che guarda al futuro ma affonda le radici in dieci anni di visioni, relazioni e trasformazioni. Per celebrare i suoi dieci anni, PhEST ospita alcune mostre straordinarie che segnano un punto di svolta nella storia del festival: Francisco Goya, Los Caprichos - La ragione dei mostri . Per la prima volta nel Sud Italia, PhEST presenta una mostra dedicata a uno dei più grandi maestri dell'immaginario occidentale. In esposizione, la serie completa dei celebri Caprichos: 80 incisioni realizzate da Goya tra il 1797 e il 1799, che con taglio satirico e visione onirica mettono a nudo le contraddizioni della società spagnola dell'epoca, anticipando i tratti più inquieti e moderni dell'arte contemporanea. I Capricci saranno esposti per gentile concessione del Museo de Bellas Artes di València, presente nei giorni dell'inaugurazione. La mostra è curata da Roberto Lacarbonara e Giovanni Troilo. Yorgos Lanthimos, Jitter Period . In anteprima assoluta per l'Italia, PhEST presenta una mostra dedicata all'universo visivo di Yorgos Lanthimos, regista tra i più visionari e premiati del cinema contemporaneo (The Lobster, The Favourite, Poor Things). Lanthimos rivela anche nelle sue fotografie il suo fingerprint capace di costruire immagini potenti, enigmatiche, sospese. La mostra raccoglie una selezione degli scatti più recenti del regista, che rivelano lo stesso senso dell'assurdo, della composizione teatrale e della tensione narrativa che attraversa il suo cinema. Un'esplorazione intima e parallela del suo immaginario, dove fotografia e cinema si rincorrono in un universo coerente, elegante e perturbante. Curata da João Linneu, la mostra è realizzata in collaborazione con Fotofestiwal.

Indirizzo non disponibile Monopoli Prezzo non disponibile Dall'8 agosto al 16 novembre 2025, PhEST - Festival Internazionale di Fotografia e Arte celebra la sua decima edizione a Monopoli, in Puglia, con un programma straordinario di mostre, residenze, installazioni e progetti speciali. Un'edizione espansa nel tempo e nello spazio, che guarda al futuro ma affonda le radici in dieci anni di visioni, relazioni e trasformazioni. Per celebrare i suoi dieci anni, PhEST ospita alcune mostre straordinarie che segnano un punto di svolta nella storia del festival: Francisco Goya, Los Caprichos - La ragione dei mostri . Per la prima volta nel Sud Italia, PhEST presenta una mostra dedicata a uno dei più grandi maestri dell'immaginario occidentale. In esposizione, la serie completa dei celebri Caprichos: 80 incisioni realizzate da Goya tra il 1797 e il 1799, che con taglio satirico e visione onirica mettono a nudo le contraddizioni della società spagnola dell'epoca, anticipando i tratti più inquieti e moderni dell'arte contemporanea. I Capricci saranno esposti per gentile concessione del Museo de Bellas Artes di València, presente nei giorni dell'inaugurazione. La mostra è curata da Roberto Lacarbonara e Giovanni Troilo. Yorgos Lanthimos, Jitter Period . In anteprima assoluta per l'Italia, PhEST presenta una mostra dedicata all'universo visivo di Yorgos Lanthimos, regista tra i più visionari e premiati del cinema contemporaneo (The Lobster, The Favourite, Poor Things). Lanthimos rivela anche nelle sue fotografie il suo fingerprint capace di costruire immagini potenti, enigmatiche, sospese. La mostra raccoglie una selezione degli scatti più recenti del regista, che rivelano lo stesso senso dell'assurdo, della composizione teatrale e della tensione narrativa che attraversa il suo cinema. Un'esplorazione intima e parallela del suo immaginario, dove fotografia e cinema si rincorrono in un universo coerente, elegante e perturbante. Curata da João Linneu, la mostra è realizzata in collaborazione con Fotofestiwal. Martin Parr, Pleased to Meet You . Mostra madrina della X edizione, curata da Giovanni Troilo e Arianna Rinaldo, dedicata al grande fotografo britannico. Un ritratto ironico, lucido e profondamente umano della nostra società. Parr sarà a Monopoli il 27 e 28 settembre per un incontro con il pubblico e per la proiezione del film documentario " I am Martin Parr ", in collaborazione con Wanted Cinema. La X edizione di PhEST è un viaggio corale nel presente dell'umanità, raccontato attraverso gli sguardi di fotografi, artisti visivi, autori concettuali, sperimentatori e narratori. Un atlante umano che attraversa luoghi, linguaggi e sensibilità, in una geografia affettiva che va dal Mediterraneo alla Luna, dai paesaggi rurali alle costellazioni interiori. A offrire un primo vasto catalogo planetario, che gioca con i tropi e i cliché familiari del viaggio e attinge a temi universali dell'esperienza umana è Sam Youkilis per la prima volta in Italia con la mostra Under the Sun , in cui il fotografo newyorkese, si fa pioniere di

una nuova forma di narrazione visiva che sfrutta iPhone e Instagram per creare e condividere la sua originale wunderkammer contemporanea del quotidiano. La mostra a cura di Sophia Greiff e con montaggio video e audio di Jens Lüstraeten è prodotta da C/O Berlin Foundation. Aleksandra Mir, con una mostra diffusa nelle case e nelle botteghe del centro storico di Monopoli, porta l'iconografia cristiana in un inusuale viaggio nello spazio siderale in bilico tra fede e scienza " Se angeli e astronauti condividono lo stesso cielo - si chiede l'artista svedese-americana - non è forse giunto il momento di presentarli? ". Dylan Hausthor, fotografo statunitense esplora in bianconero la dimensione rituale, rurale e ancestrale del vivere umano in What the Rain Might Bring . Gregg Segal porta in mostra il suo lavoro sul consumo e l'ambiente, dove i soggetti sono ritratti circondati dai propri rifiuti settimanali, in un potente gesto di consapevolezza, mentre Deanna Dikeman, con T he Place of Ordinary Moments , con un progetto fotografico intimo e toccante racconta il passaggio del tempo nella sfera familiare. Tra le presenze italiane Pietro Terzini, artista e designer capace di intrecciare narrazione, estetica e riflessione sul costume, con un'opera al neon ideata nell'ambito del progetto TramArt con cui l'azienda vinicola San Marzano esplora ed interpreta il rapporto tra Arte&Vino. Infine, uno sguardo sulle nuove generazioni: nel 2025 inizia anche la collaborazione con l'Accademia di Brera, con una mostra virtuale a Piazza Palmieri e la pubblicazione di un magazine a cura degli studenti, che raccontano il tema del festival attraverso le loro creazioni visive, in seguito a un seminario con la curatrice Arianna Rinaldo. Tra gli artisti già annunciati: il fotografo russo Alexey Titarenko, con la serie cult City of Shadows , un racconto spettrale e poetico della dissoluzione post-sovietica; l'artista concettuale Phillip Toledano, con il progetto We Are at War , una narrazione visiva costruita grazie all'uso dell'intelligenza artificiale; il britannico Zed Nelson, con The Anthropocene Illusion , che esplora il rapporto tra natura e artificio nell'epoca dell'emergenza ecologica; l'irlandese Rhiannon Adam, che racconta il suo sogno infranto di partecipare a un viaggio civile verso la Luna nella serie Rhi-Entry ; l'italiano Lorenzo Poli, con i suoi paesaggi post-antropocenici che intrecciano geografia sacra, spiritualità e memoria del pianeta. Nel 2025 PhEST compie dieci anni. Un traguardo che non è solo simbolico, ma profondamente concreto: dieci anni di ricerca, di linguaggi, di relazioni con il territorio e con il mondo. A celebrarlo sarà una grande mostra diffusa dedicata alle residenze d'artista che hanno segnato la storia del festival. Fotografi italiani e internazionali, giovani esordienti e maestri riconosciuti che hanno attraversato Monopoli e la Puglia lasciando sguardi, storie e segni visivi impressi nella memoria collettiva. Dagli ulivi millenari di Alejandro Chaskielberg ai porti di Edoardo Delille, dai riti religiosi di Sanne De Wilde ai corpi degli adolescenti raccontati da Mustafa Sabbagh, dalle esplorazioni del paesaggio delle eccellenze pugliesi di Mattia Balsamini ai pescatori di Piero Martinello: ogni residenza ha dato forma a un racconto unico, radicato e universale. Le opere saranno esposte sia in spazi indoor che outdoor, con un focus speciale sul Cantiere di Cala Porta Vecchia, e saranno accompagnate dalla pubblicazione di un catalogo che raccoglie immagini, testi, dietro le quinte e testimonianze, in un vero e proprio

archivio visivo delle residenze PhEST. Un oggetto prezioso, a testimonianza di un progetto che ha saputo trasformare un festival in una piattaforma artistica viva e generativa. A fianco della rievocazione del passato, PhEST continua a guardare avanti, rinnovando il proprio impegno nella produzione artistica e nella ricerca sul territorio. Nel 2025 prendono vita nuove residenze d'artista: la fotografa Arianna Arcara è stata protagonista nel mese di giugno di una residenza in Daunia, nel Foggiano, aprendo un nuovo fronte di indagine visiva sulla Puglia interna e rurale, come contrappunto al paesaggio costiero, intrecciando il linguaggio del documentario con la memoria collettiva della comunità; la mostra, grazie al sostegno anche in questa edizione dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale, sarà allestita nella magica cornice del Porto Vecchio. L'artista visivo José Angelino porterà la sua ricerca sugli stati della materia nell'installazione site-specific Out of the Blue. Resistenze 2025 , alle Stalle di Casa Santa, dove ricreerà - grazie a forme in vetro e gas nobili - aurore boreali in vitro, in un'esperienza percettiva e poetica che mette in gioco le leggi della fisica, a cura di Melania Rossi. A Brighton, in collaborazione con Photoworks UK e l'Istituto Italiano di Cultura di Londra, Piero Percoco ha esplorato la vita sulla costa inglese con lo sguardo che lo ha reso celebre nel racconto del Sud Italia. Il lavoro, frutto della residenza all'estero, sarà presentato in anteprima assoluta a PhEST. Queste residenze, insieme alle mostre prodotte e commissionate, confermano PhEST come centro di produzione culturale oltre che di esposizione, dove la relazione con il territorio resta centrale, viva e trasformativa. Il filo rosso che guida le scelte artistiche del direttore Gianni Troilo, della curatrice per la fotografia Arianna Rinaldo e del curatore per l'arte contemporanea Roberto Lacarbonara è il tema dell'anno, che attraversa tutta l'edizione come una domanda aperta, un orizzonte condiviso: THIS IS US - A Capsule to Space. Nel 1977 la NASA lanciava nello spazio interstellare le sonde Voyager con a bordo il Golden Record, un messaggio destinato a possibili forme di vita extraterrestri: suoni, immagini, musiche per raccontare chi siamo. Quasi cinquant'anni dopo, PhEST costruisce la sua capsula - fatta di fotografie, installazioni, linguaggi contemporanei - e la invia nello spazio simbolico del futuro, come archivio visivo dell'umanità. "Questa decima edizione è un tentativo di rappresentare chi siamo, oggi. - Chiarisce il direttore artistico Gianni Troilo - Un messaggio in bottiglia visivo che possa attraversare spazio e tempo, raccontando identità, relazioni, paure, desideri, sogni. Un esperimento collettivo, tra memoria e futuro, tra scienza e immaginazione" . Il tema si declina in un programma che unisce fotografia, arte contemporanea, installazioni, esperienze immersive, in dialogo con il passato e le sfide del nostro tempo. Che cosa vorremmo lasciare di noi al futuro? Quali immagini meriterebbero di sopravvivere alla nostra civiltà? Come da tradizione, le giornate inaugurali di PhEST - in programma dall'8 al 10 agosto 2025 - saranno un momento di incontro tra pubblico e artisti, con aperture straordinarie, visite guidate dagli artisti e momenti performativi. Torneranno anche le attesissime letture portfolio, un'opportunità per fotografi emergenti e professionisti di confrontarsi con esperti di livello internazionale. Non mancheranno poi le visual talk organizzate in collaborazione con Uniba - Università degli Studi

Bari Today

Bari

Aldo Moro di Bari, partner del festival ormai da quattro anni. A breve verranno annunciati i vincitori della PhEST Pop-Up Open Call realizzata in collaborazione con LensCulture, PHmuseum e con il supporto di Fujifilm Italia e San Marzano Vini. Inoltre, abbiamo il piacere di svelare un'anteprima: Fujifilm Italia annuncia il suo premio a Brigitta Tullo, artista pugliese che ha presentato alla PhEST Pop-Up Open Call un progetto realizzato interamente con fotocamere instaxTM. Il lavoro dal titolo Shards of Time Echoes of Space fa riflettere sulla spontaneità e sull'istantaneità dell'immagine contemporanea e verrà inserito nel circuito mostre ufficiale. Fujifilm Italia, in quanto main sponsor e da sempre impegnata nel dare opportunità concrete ai nuovi talenti dell'imaging e nel sostenere la cultura fotografica, la premierà con una delle sue fotocamere di punta della Serie X, ossia X-T50 in kit con XC15-45. La decima edizione di PhEST inaugura un nuovo capitolo della sua storia con l'apertura del Monastero di San Leonardo, che diventa il quartier generale del festival in attesa che gli spazi storici di Palazzo Palmieri tornino ad essere fruibili al pubblico. Luogo simbolico, carico di storia e spiritualità, il Monastero di San Leonardo, sotto la guida di Cinzia Negherbon, direttrice organizzativa di PhEST e coordinatrice del team, tornerà finalmente accessibile dopo anni di chiusura e abbandono. È stato PhEST a farsi carico del recupero degli spazi, della messa in sicurezza delle sale e della loro riattivazione culturale, attraverso un lavoro attento e rispettoso del contesto architettonico. Un gesto concreto di restituzione alla città, che rinnova il legame profondo del festival con il territorio e il suo patrimonio. L'apertura del Monastero rappresenta non solo una conquista logistica e operativa, ma anche un gesto politico e simbolico: abitare luoghi dimenticati, contrastare l'omologazione del turismo di massa, promuovere una cultura dell'inclusività e della rigenerazione lenta, che valorizza i ritmi e le identità locali. Il Monastero sarà anche sede di alcune mostre chiave dell'edizione, come quella di Martin Parr, oltre che interventi site-specific e progetti che dialogano con l'architettura storica del complesso. Tutti i dettagli sul programma, gli ospiti e gli eventi collaterali saranno annunciati nel comunicato stampa dedicato alla conferenza ufficiale del festival, prevista a fine luglio.

Brindisi Report

Brindisi

Lavori per 16,6 milioni di euro nella base navale della Marina Militare: pubblicato il bando


Brindisi Report

Lavori per 16,6 milioni di euro nella base navale della Marina Militare: pubblicato il bando

07/15/2025 09:03 Redazione Giugno

L'Adspmam ha l'obiettivo di riqualificare un'area attualmente in stato di avanzato degrado strutturale e non più adeguata alle esigenze operative della forza armata BRINDISI - L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Meridionale (Adspmam), nei giorni scorsi, ha avviato la procedura di gara aperta per l'affidamento dell'appalto integrato denominato "Lavori di manutenzione e ammodernamento delle infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare nel porto di Brindisi". L'appalto, del valore complessivo di circa 16,6 milioni di euro, sarà aggiudicato secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, con una durata di 675 giorni naturali consecutivi per i lavori e di 30 giorni per la progettazione esecutiva. Il progetto nasce dall'esigenza di riqualificare un'area del porto di Brindisi attualmente in stato di avanzato degrado strutturale e non più adeguata alle esigenze operative della Marina Militare. Le condizioni rilevate sulle banchine interessate, infatti, attualmente non consentono di garantire i livelli di sicurezza, efficienza e funzionalità richiesti dalle attività attuali e future. L'intervento prevede, quindi, la demolizione completa e la successiva ricostruzione - con geometrie sostanzialmente invariate - di tre infrastrutture portuali principali: la banchina Garibaldi, che sarà ricostruita mantenendo l'attuale forma pseudo-quadrata, con un lato di circa 33 metri; il pontile Lavori, lungo circa 65 metri, che verrà completamente rifatto, incluso l'allargamento alla base di collegamento con la terraferma, largo circa 20 metri; la banchina Revel, oggi costituita da piastre di ormeggio separate da vecchi pontili in cemento armato che sarà unificata grazie alla realizzazione di nuove piastre su pali, allineate con quelle esistenti, per ottenere un unico fronte di accosto continuo e funzionalmente omogeneo.

L'Adspmam ha l'obiettivo di riqualificare un'area attualmente in stato di avanzato degrado strutturale e non più adeguata alle esigenze operative della forza armata BRINDISI - L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Meridionale (Adspmam), nei giorni scorsi, ha avviato la procedura di gara aperta per l'affidamento dell'appalto integrato denominato "Lavori di manutenzione e ammodernamento delle infrastrutture portuali della stazione navale della Marina Militare nel porto di Brindisi". L'appalto, del valore complessivo di circa 16,6 milioni di euro, sarà aggiudicato secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, con una durata di 675 giorni naturali consecutivi per i lavori e di 30 giorni per la progettazione esecutiva. Il progetto nasce dall'esigenza di riqualificare un'area del porto di Brindisi attualmente in stato di avanzato degrado strutturale e non più adeguata alle esigenze operative della Marina Militare. Le condizioni rilevate sulle banchine interessate, infatti, attualmente non consentono di garantire i livelli di sicurezza, efficienza e funzionalità richiesti dalle attività attuali e future. L'intervento prevede, quindi, la demolizione completa e la successiva ricostruzione - con geometrie sostanzialmente invariate - di tre infrastrutture portuali principali: la banchina Garibaldi, che sarà ricostruita mantenendo l'attuale forma pseudo-quadrata, con un lato di circa 33 metri; il pontile Lavori, lungo circa 65 metri, che verrà completamente rifatto, incluso l'allargamento alla base di collegamento con la terraferma, largo circa 20 metri; la banchina Revel, oggi costituita da piastre di ormeggio separate da vecchi pontili in cemento armato che sarà unificata grazie alla realizzazione di nuove piastre su pali, allineate con quelle esistenti, per ottenere un unico fronte di accosto continuo e funzionalmente omogeneo. Oltre a questi interventi di ricostruzione totale, il progetto prevede l'esecuzione di opere di manutenzione straordinaria e di ripristino localizzato su altre banchine, moli e strutture minori che, pur presentando segni di usura, non richiedono una demolizione integrale. Particolare attenzione sarà riservata anche all'ammodernamento delle reti e degli impianti tecnologici. Verranno infatti completamente ristrutturati: il sistema di raccolta e di trattamento delle acque meteoriche; la rete di distribuzione dell'acqua potabile; gli impianti fognari, con relativo convogliamento verso la rete cittadina, l'impianto antincendio; gli impianti elettrici, di illuminazione, trasmissione dati e fonia, a servizio sia delle unità navali sia delle strutture portuali prospicienti. Infine, è previsto anche il rifacimento del manto stradale delle aree coinvolte, attraverso la posa di nuove pavimentazioni in conglomerato bituminoso, in sostituzione di quelle esistenti, oggi obsolete e ammalorate. In sintesi, si tratta di un intervento organico e articolato, che mira non solo a ripristinare la piena efficienza strutturale delle banchine, ma anche ad elevare il livello complessivo di sicurezza, sostenibilità e

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

funzionalità dell'intera area portuale, a beneficio della Marina Militare e dell'intero sistema logistico del porto di Brindisi. "Un intervento strategico che coniuga rigore tecnico e visione geopolitica - dichiara l'ammiraglio Vincenzo Leone, commissario straordinario dell'Adspmam -L'opera, infatti, rafforzerà il ruolo del porto di Brindisi come presidio avanzato della sicurezza nazionale e, allo stesso tempo, potenzierà la sua capacità infrastrutturale, favorendo la sinergia tra esigenze militari e sviluppo del territorio. I nostri uffici hanno lavorato con impegno e competenza per strutturare un bando articolato e conforme alla nuova normativa sugli appalti, consapevoli della centralità strategica dell'investimento". Il valore dell'appalto, posto a base di gara, si articola: 13,94 milioni per lavori, 286 mila euro per oneri di sicurezza, 125 mila euro per progettazione, oltre 2,2 milioni per lavori in economia. Le attività saranno localizzate nel porto di Brindisi. L'intervento si inserisce in un quadro programmatico ben più ampio, delineato dall'Accordo di Programma sottoscritto nel 1999 tra il Comune di Brindisi, la Provincia di Brindisi, l'allora Autorità Portuale di Brindisi (oggi Adspmam), il ministero della Difesa, il ministero dell'Ambiente, il ministero dei Lavori Pubblici, il ministero dei Trasporti, il ministero delle Finanze, la Regione Puglia, il Genio Civile per le Opere Marittime di Bari e la Capitaneria di Porto di Brindisi. La presentazione delle offerte deve avvenire entro e non oltre le 10 del 2 settembre prossimo; mentre l'apertura dei plichi telematici il 5 settembre alle 10. Tutti i dettagli sono pubblicati sul sito dell'ente attraverso questo link.

Brindisi Report

Brindisi

Msc, firmata la concessione decennale: "Aumento scali e nuovo terminal a Brindisi"


Brindisi Report

Msc, firmata la concessione decennale: "Aumento scali e nuovo terminal a Brindisi"

07/15/2025 09:03 Redazione Giugno

La compagnia gestirà i servizi crocieristici per i prossimi 10 anni nei porti di Bari e di Brindisi (Costa Morena Est). Prevista anche la sistemazione della aree parcheggio BRINDIS - Questa mattina, nel cantiere dove sta prendendo forma il nuovo terminal crocieristico, sulla banchina n. 10 del porto di Bari, il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), Ammiraglio Vincenzo Leone, e Gianluca Suprani, presidente della "Bari-Brindisi Cruise Terminal"(Msc), hanno sottoscritto la concessione decennale per la gestione delle aree e dei beni demaniali destinati ai servizi crocieristici nei porti di Bari e di Brindisi, ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione. All'evento erano presenti le autorità e i rappresentanti del cluster marittimo di Bari e di Brindisi e Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo della Divisione crociere del Gruppo Msc. La firma chiude, di fatto, un percorso istruttorio avviato nel dicembre 2023 che ha visto la pubblicazione dell'istanza per ben 158 giorni consecutivi, sugli albi online dell'AdSPMAM e dei Comuni di Bari e di Brindisi, oltre che sulla Gazzetta Ufficiale e sul portale europeo degli appalti. Nessuna osservazione, nessuna istanza concorrente: l'unico soggetto che ha manifestato interesse è stato proprio "Bari-Brindisi Cruise Terminal". Il parere favorevole del Comitato di Gestione, espresso nel marzo scorso, ha sancito la conclusione dell'iter. La concessione riguarda esclusivamente spazi e strutture di supporto all'accoglienza dei crocieristi - terminal, servizi a terra, aree di parcheggio; mentre l'utilizzo delle banchine operative resta pubblico, come previsto dalla normativa vigente e sotto il controllo delle autorità competenti. "Bari-Brindisi Cruise Terminal" gestirà la concessione in maniera indipendente rispetto all'attività crocieristica di MSC, garantendo condizioni paritetiche a tutte le compagnie che scaleranno i terminal. Gli investimenti previsti e aumento scali Nel piano economico-finanziario (Pef) presentato da Bari-Brindisi Cruise Terminal, sono previsti investimenti per almeno 2,2 milioni di euro in entrambi i porti. Gli investimenti saliranno a 4,5 milioni di euro se verrà concessa l'estensione della concessione, in virtù dell'identificazione e dello sviluppo del terminal crociere a Sant'Apollinare, nel porto di Brindisi, favorendo così un ulteriore crescita dell'attività crocieristica a Brindisi per tutte le compagnie. Nello specifico, pertanto, a Bari , l'intervento più significativo sarà l'allestimento degli spazi interni del secondo terminal crociere, attualmente in fase di completamento da parte dell'AdSPMAM. A Brindisi , invece, Msc si impegna a ristrutturare e riqualificare l'area di accoglienza crocieristi presso la banchina di Costa Morena Est- testata Nord; e a presentare un progetto per la realizzazione del nuovo terminal in corrispondenza dei realizzandi approdi di Sant'Apollinare. Nel testo della concessione è prevista la possibilità di una estensione:

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

condizione necessaria sarà la presentazione, da parte di Msc, di un progetto per la realizzazione di un nuovo terminal crocieristico nell'area di Sant'Apollinare a Brindisi, con un investimento aggiuntivo di circa 2,3 milioni di euro. In entrambi i porti, è previsto, inoltre, che Msc si occupi della sistemazione delle aree di parcheggio. La novità più rilevante riguarda l'incremento degli scali che, nei prossimi anni, verranno effettuati da tutte compagnie crocieristiche in entrambi i porti. Secondo le stime, nel 2030 si prevedono complessivamente 232 scali a Bari e 84 a Brindisi; numeri destinati a salire, nel 2034, rispettivamente a 254 e 104. Le dichiarazioni "Questa concessione rappresenta un passaggio strategico - commenta il commissario straordinario, ammiraglio Vincenzo Leone - abbiamo finalmente un operatore internazionale, leader del settore, che crede davvero nel potenziale dei nostri porti e ha deciso di investire con una visione di lungo periodo. Un investimento che darà, già nell'immediato, numerosi frutti. L'aumento degli scali e il potenziamento dei servizi, infatti, genereranno un effetto leva sull'economia locale, alimentando l'indotto e creando nuove opportunità occupazionali per tutto il territorio, dal comparto turistico a quello commerciale e logistico". Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo Divisione crociere del Gruppo Msc, ha dichiarato: "È un'iniziativa in cui crediamo molto, che porterà grandi benefici ai porti di Bari e Brindisi, alle rispettive città e all'intera regione. Gli investimenti previsti contribuiranno a sviluppare l'elevato potenziale crocieristico di questi magnifici territori, permettendo così alla Puglia di diventare non solo un primario hub crocieristico in Mediterraneo, ma di promuovere ancora di più la propria vocazione turistica, soprattutto a livello internazionale, perché molti passeggeri tornano poi in vacanza nelle località visitate durante la crociera". "Si conclude oggi un lavoro che la Regione Puglia ha cominciato qualche anno, fa cercando di convincere uno dei più grandi vettori di crociere del mondo a sbarcare a Bari e a Brindisi, stabilendo la sua base in quest'area del Mediterraneo - ha dichiarato il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano - . È stato un percorso complesso ma fruttuoso, e non posso che ringraziare MSC, in particolare il presidente Aponte, che ha avuto un ruolo determinante nella scelta della nostra Regione e nella decisione di trasferire qui, in Puglia, le attività che prima erano basate altrove". "Prima della firma, - ha commentato il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna- ho ottenuto un'interlocuzione significativa e positiva con i rappresentanti del board di Msc che hanno confermato grande impegno e attenzione nei confronti della nostra città. Per la Compagnia, Brindisi è una grande scommessa. L'approdo nel porto interno, quando le condizioni metereologiche lo consentono, è largamente apprezzato dai passeggeri, come risulta dai feedback raccolti. MSC si adopererà fattivamente con le opere previste dalla concessione, garantendo al contempo massimo sostegno alle iniziative di rilancio e di sviluppo della città". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/.

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

LO SBARCO IERI MATTINA IN PORTO LA NAVE DELLA ONG HUMANITY

Ventisei migranti

messi in salvo a Brindisi Sono stati trasferiti nei centri d'accoglienza


LA GAZZETTA DI BRINDISI

«Uccise il fratello e la cognata» l'accusa chiede 30 anni di carcere

La requisitoria del pm per il duplice omicidio di Serranova

Benzinaio rapinato e furto in farmacia in due finiscono in cella

Droga, conto salato per i due Salerno confiscata anche l'azienda di famiglia

Ventisei migranti messi in salvo a Brindisi

lHa attraccato ieri mattina alle 9.30 nel porto di Brindisi la nave di soccorso Humanity 1, della ong Humanity, con a bordo 26 migranti salvati nei giorni scorsi nel Mediterraneo.

Le procedure per l'acco glienza, a partire dalle visite mediche per verificare lo stato di salute delle persone a bordo della nave, si sono svolte senza difficoltà sotto il coordinamento della Prefettura.

I migranti provengono principalmente dall'Africa, in particolare da Costa d'Avorio, Mali, Sudan ed Egitto, e sono stati trasferiti nei centri di accoglienza pugliesi.

Le operazioni di sbarco e di identificazione si sono concluse nella tarda mattinata.

È solo l'ultimo degli sbarchi di migranti che si sono susseguiti negli ultimi mesi a Brindisi.

Brindisi Report

Taranto

Eolico offshore per Taranto e Augusta, Bruno: "Brindisi trattata con chiacchiere e promesse"


Brindisi Report

Eolico offshore per Taranto e Augusta, Bruno: "Brindisi trattata con chiacchiere e promesse"

07/15/2025 09:03

"Non un euro per le opere segnalate per il porto di Brindisi e già inserite in un precedente decreto dei mesi scorsi del Mase" sostiene il consigliere regionale BRINDISI - "Brindisi, ancora una volta, trattata dal governo con chiacchiere e promesse". Questa è la denuncia riportata da Maurizio Bruno, consigliere regionale e presidente del Comitato regionale permanente della Protezione civile. Venerdì scorso il ministero dei Trasporti avrebbe varato il decreto interministeriale che individua i porti di Augusta e Taranto come hub strategici per l'eolico offshore nel Mediterraneo. Un investimento di quasi 80 milioni di euro tra dragaggi e ammodernamento delle infrastrutture per i due porti individuati, "che però taglia completamente fuori il porto di Brindisi, nonostante, ricordiamolo, l'Autorità portuale adriatica avesse ufficialmente avanzato la propria candidatura unitariamente al porto ionico" sostiene Maurizio Bruno. "Non un euro per le opere segnalate per il porto di Brindisi e già inserite in un precedente decreto dei mesi scorsi del Mase - prosegue il consigliere regionale - e che, se finanziate, seppur parzialmente, avrebbero consolidato le infrastrutture portuali e retroportuali del nostro porto, già oggi in grado di ospitare e sostenere produzioni complesse e che ha svolto per anni un ruolo centrale nel sistema energetico nazionale e che, quindi, a buon titolo, dovrebbe giocare un ruolo strategico anche nella filiera dell'eolico marino - conclude Bruno -. Invece, per ora solo impegni generici: supporto logistico e operativo, ovvero vedere partire un po' di pale eoliche costruite altrove dalle banchine brindisine". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook:

"Non un euro per le opere segnalate per il porto di Brindisi e già inserite in un precedente decreto dei mesi scorsi del Mase" sostiene il consigliere regionale BRINDISI - "Brindisi, ancora una volta, trattata dal governo con chiacchiere e promesse". Questa è la denuncia riportata da Maurizio Bruno, consigliere regionale e presidente del Comitato regionale permanente della Protezione civile. Venerdì scorso il ministero dei Trasporti avrebbe varato il decreto interministeriale che individua i porti di Augusta e Taranto come hub strategici per l'eolico oshore nel Mediterraneo. Un investimento di quasi 80 milioni di euro tra dragaggi e ammodernamento delle infrastrutture per i due porti individuati, "che però taglia completamente fuori il porto di Brindisi, nonostante, ricordiamolo, l'Autorità portuale adriatica avesse ucialmente avanzato la propria candidatura unitariamente al porto ionico" sostiene Maurizio Bruno. "Non un euro per le opere segnalate per il porto di Brindisi e già inserite in un precedente decreto dei mesi scorsi del Mase - prosegue il consigliere regionale - e che, se finanziate, seppur parzialmente, avrebbero consolidato le infrastrutture portuali e retroportuali del nostro porto, già oggi in grado di ospitare e sostenere produzioni complesse e che ha svolto per anni un ruolo centrale nel sistema energetico nazionale e che, quindi, a buon titolo, dovrebbe giocare un ruolo strategico anche nella filiera dell'eolico marino - conclude Bruno -. Invece, per ora solo impegni generici: supporto logistico e operativo, ovvero vedere partire un po' di pale eoliche costruite altrove dalle banchine brindisine". Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/.

Il Mattino (ed. Napoli)

Taranto

Ex Ilva, slitta il salvataggio Scontro sul rigassificatore


Economia

Ex Ilva, slitta il salvataggio Scontro sul rigassificatore

Terna lancia il primo European Green Bond da 750 milioni

Lep al Senato, nove mesi per avere servizi omogenei con livelli non derogabili

Ferrovie punta su Firema per farsi i treni in casa

IL CASO ROMA La trattativa per salvare l'ex Ilva di Taranto registra un nuovo rinvio. Ieri il governo e gli enti locali dovevano firmare l'intesa interistituzionale, propedeutica sia all'accordo di programma per avviare la decarbonizzazione dell'acciaieria sia al rilascio della nuova Aia. Se ne riparlerà il 31 luglio, perché al tavolo di ieri hanno avuto la meglio i dubbi del sindaco di Taranto, Piero Bitetti, sull'installazione a Taranto di una nave rigassificatrice. Quella che con i suoi quasi 3 miliardi di metri cubi di Gnl può garantire nel centro jonico l'approvvigionamento energetico sia per mantenere la produzione da sei milioni di tonnellate annue di acciaio con tre forni elettrici sia per avviare i quattro impianti per il cosiddetto preridotto di ferro (Dri). Cioè la "materia prima" per realizzare negli stessi forni elettrici una lega flessibile, come richiesto dall'industria dell'auto, della difesa o dalla cantieristica.

Questo schema - tre forni elettrici e quattro per il preridotto - è secondo i commissari di Acciaierie d'Italia l'unico in grado di garantire il mantenimento di tutti i 20mila addetti diretti e indiretti dello stabilimento pugliese. Senza il Dri, per esempio, salterebbero almeno mille lavoratori. Parallelamente ci sono le pressioni degli ambientalisti per chiudere gli inquinanti altiforni e quelle dei sindacati per salvare i posti di lavoro.

I DUBBI Ieri mattina, all'inizio del vertice, è stato chiaro a tutti che si sarebbe andati a uno slittamento: il sindaco Bitetti ha fatto sapere di non poter firmare nessuna intesa. A dare il senso politico della giornata il governatore pugliese, Michele Emiliano: «Abbiamo ottenuto dal ministero un rinvio che ci auguriamo sia utile a consentire al sindaco di Taranto di spiegare la situazione alla sua comunità e soprattutto al Consiglio comunale». Per poi richiamare il governo, il Parlamento e i partiti: «Il sindaco di Taranto non va lasciato solo». Conclusione amara: «L'Ilva è a un passo da una soluzione o dal fallimento».

Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, resta ottimista: «Siamo sulla strada giusta». Intanto, ieri, di fronte alle rimostranze del sindaco di Taranto si è arrivati a un compromesso, che rimescola il cronoprogramma finora deciso: sull'accordo di programma si prenderà una decisione soltanto il 31 luglio. Come si legge nel verbale firmato nella riunione di ieri, prima sono necessari due passaggi. Intanto deve esprimersi una commissione tecnica composta dai ministeri competenti (Mimit e Mase), enti locali, autorità portuale e Snam per «dare maggiori elementi a tutte le opzioni» legate al piano di rilancio dell'ex Ilva. Soprattutto si deve capire come poter approvvigionare la futura Ilva. Al riguardo proprio Snam avrebbe già fatto sapere che senza una nave rigassificatrice i gasdotti attuali

Il Mattino (ed. Napoli)

Taranto

possono garantire a Taranto 2,5 miliardi di metri cubi, mentre tre forni elettrici e quattro Dri necessitano del doppio. Il 30 luglio, poi, Bitetti ha convocato il Consiglio comunale per discutere il da farsi.

In questo caos, l'unica certezza è che in futuro Taranto avrà sicuramente tre forni elettrici, mentre si allontanano sia la nave rigassificatrice e il Dri. Anche perché ieri è girata una nuova ipotesi per sbloccare l'impasse: inserire nell'accordo di programma non più la presenza della nave, ma soltanto il fabbisogno energetico necessario al funzionamento dei siti.

Detto questo, Urso vuole comunque ottenere domani dal ministero dell'Ambiente la nuova autorizzazione integrata ambientale, che dovrebbe prevedere paletti molto stringenti sui tempi di decarbonizzazione e sulle emissioni. Un testo che poi dovrebbe essere "emendato" dopo l'accordo di programma da firmare a fine mese.

Ad agosto invece sarà annunciata la riapertura della gara per vendere gli asset della ex Ilva, con il governo che vuole raccogliere proposte d'acquisto entro ottobre.

F. Pac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Taranto

Taranto, lontano l'accordo ex Ilva, e contrario alla nave di rigassificazione


Il Nautilus

Taranto, lontano l'accordo ex Ilva, e contrario alla nave di rigassificazione

07/16/2025 05:38 ABELE CARRUEZZO;

Taranto/Roma. La decarbonizzazione dell'ex Ilva di Taranto non si sblocca; rimandato l'incontro al Ministero delle Imprese del Made in Italy. A bloccare tutto non sono gli attori istituzionali nazionali, ma il Comune di Taranto che con la nuova maggioranza che sostiene il neo Sindaco Piero Bitetti, in carica da meno di un mese, blocca la trattativa. Undici consiglieri comunali, espressione di PD, Demos, AVS e Con, sostengono di procedere per 'consiglio comunale'. Infatti, questi Consiglieri comunali hanno inviato una lettera al primo cittadino, invitandolo a non firmare il protocollo prima di un passaggio in Consiglio comunale. La richiesta nasce da una non condivisione dei contenuti della bozza proposta dal Governo. Il documento contempla due scenari: uno con la costruzione di impianti di preridotto e l'attracco di una nave di rigassificazione nel porto tarantino, l'altro più limitato, centrato sull'adozione di forni elettrici. Entrambe le ipotesi sono state oggetto di confronto negli ultimi giorni tra Governo, Regione, enti locali e Autorità di Sistema Portuale. Anche attivisti ambientalisti sono contrari alla posizione della nave di rigassificazione nel porto di Taranto. L'eventualità che venga installata a Taranto solleva forti dubbi nel territorio e ha contribuito ad alimentare le resistenze nel Consiglio comunale. I Consiglieri comunali contrari parlano di una questione che "non possiamo ridurre ad una discussione tra ruoli istituzionali, che sottende un ribaltamento di responsabilità tra chi non vive in questa città e i suoi cittadini". E aggiungono al Sindaco: "Non sei solo. Siamo al tuo fianco, pronti a contribuire con senso civico e spirito costruttivo a quel cambio di rotta che la nostra comunità attende da troppo tempo". A rischio, di conseguenza, anche la firma di un pre-accordo più circoscritto, limitato ai soli forni elettrici. Un compromesso che fino a ieri sera sembrava percorribile per evitare lo stallo. Intanto, anche Emiliano frena e dichiara: "...

Taranto/Roma. La decarbonizzazione dell'ex Ilva di Taranto non si sblocca; rimandato l'incontro al Ministero delle Imprese del Made in Italy. A bloccare tutto non sono gli attori istituzionali nazionali, ma il Comune di Taranto che con la nuova maggioranza che sostiene il neo Sindaco Piero Bitetti, in carica da meno di un mese, blocca la trattativa. Undici consiglieri comunali, espressione di PD, Demos, AVS e Con, sostengono di procedere per 'consiglio comunale'. Infatti, questi Consiglieri comunali hanno inviato una lettera al primo cittadino, invitandolo a non firmare il protocollo prima di un passaggio in Consiglio comunale. La richiesta nasce da una non condivisione dei contenuti della bozza proposta dal Governo. Il documento contempla due scenari: uno con la costruzione di impianti di preridotto e l'attracco di una nave di rigassificazione nel porto tarantino, l'altro più limitato, centrato sull'adozione di forni elettrici. Entrambe le ipotesi sono state oggetto di confronto negli ultimi giorni tra Governo, Regione, enti locali e Autorità di Sistema Portuale. Anche attivisti ambientalisti sono contrari alla posizione della nave di rigassificazione nel porto di Taranto. L'eventualità che venga installata a Taranto solleva forti dubbi nel territorio e ha contribuito ad alimentare le resistenze nel Consiglio comunale. I Consiglieri comunali contrari parlano di una questione che "non possiamo ridurre ad una discussione tra ruoli istituzionali, che sottende un ribaltamento di responsabilità tra chi non vive in questa città e i suoi cittadini". E aggiungono al Sindaco: "Non sei solo. Siamo al tuo fianco, pronti a contribuire con senso civico e spirito costruttivo a quel cambio di rotta che la nostra comunità attende da troppo tempo". A rischio, di conseguenza, anche la firma di un pre-accordo più circoscritto, limitato ai soli forni elettrici. Un compromesso che fino a ieri sera sembrava percorribile per evitare lo stallo. Intanto, anche Emiliano frena e dichiara: "' accordo deve ancora maturare, il sindaco lasciato con il cerino in mano".Secondo il piano del Governo per sette anni o otto anni dovranno funzionare gli altiforni a Taranto e per la Regione Puglia " questo legittimamente, dopo tanti anni, scatena la furia popolare". Per l'ex Ilva di Taranto "serve u n certo quantitativo di gas e non è detto che debba per forza essere un rigassificatore. Potrebbe essere anche un'altra fonte. Una delle ipotesi è di chiudere l'accordo senza indicare qual è la fonte, ma qual è il fabbisogno che in un modo o in un altro va assicurato alla fabbrica. È inutile litigare su una situazione, quella della nave, che non sappiamo neanche se sia possibile ormeggiarla, noi non abbiamo neanche questi elementi" ha affermato ancora il governatore Emiliano. L'incontro presso il Mimit, in una sala gremita tra le organizzazioni sindacali, le istituzioni locali, ha visto la partecipazione anche dei Ministri Adolfo Urso e del Lavoro e delle Politiche Sociali Marina Calderone per discutere del futuro asset dello stabilimento dell'ex Ilva di

Il Nautilus

Taranto

Taranto. Durante il confronto è stato presentato il nuovo progetto di decarbonizzazione che prevede la realizzazione di un polo per la produzione di preridotto a Taranto, con l'installazione di due forni elettrici a Genova e Taranto. L'obiettivo è la creazione dello stabilimento green più grande d'Europa - e potenzialmente del mondo - per la produzione di acciaio a impatto ridotto. "Il piano che presentiamo a voi e agli enti locali, prevede secondo la nostra proposta, la piena continuità operativa e quindi la riattivazione, nell'arco dei prossimi mesi, e la manutenzione dei tre altiforni". Lo ha detto il Ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso. "Puntiamo alla piena decarbonizzazione che possa consentire il rilascio adeguato dell'Autorizzazione integrata ambientale" ha aggiunto Urso. La gara per assegnare l'ex Ilva sarà riaperta dal primo agosto ha quindi confermato il Ministro, "alla luce delle nuove condizioni, così da dare la possibilità di partecipare anche ad altri acquirenti. Ottobre potrà essere il mese per la chiusura del bando di gara, poi bisognerà passare per Antitrust e normativa Golden power. Se tutto andrà per il verso giusto, la fase si concluderà all'inizio del 2026 con il definitivo passaggio ai nuovi investitori". Abele Carruezzo.

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

Italpress.it

Taranto

Ex Ilva, Emiliano "Inevitabile ci sia un periodo di transizione"


Italpress.it

Ex Ilva, Emiliano "Inevitabile ci sia un periodo di transizione"

07/15/2025 13:11

BARI (ITALPRESS) – "A Taranto c'è una situazione ambientale molto pesante, che non possiamo ignorare. In entrambi gli scenari oggi in discussione, sia quello con i forni DRI, sia quello senza, è inevitabile un periodo di transizione in cui continueranno a funzionare gli altiforni a ciclo integrale, che producono emissioni elevatissime. Va ricordato che la decarbonizzazione riduce le emissioni fino al 95%, il che significa che per almeno sette o otto anni, continueremo ad avere impianti che emettono quel 95% in più che la decarbonizzazione eliminerebbe. Questo legittimamente scatena la rabbia della popolazione di Taranto, che chiede la chiusura immediata delle fonti inquinanti. Ma chiudere subito le fonti inquinanti significa chiudere lo stabilimento, perché l'idea di fermare solo il reparto a caldo è irrealistica: l'impianto a freddo a Taranto è già fermo da anni. Dunque, chiudere a Taranto l'impianto a caldo equivale a chiudere l'intera fabbrica. Se l'intenzione fosse chiudere l'industria siderurgica di Taranto, sarebbe legittima, ma andrebbe affrontata come un vero piano industriale nazionale, complesso tanto quanto rilanciare lo stabilimento" Lo ha dichiarato il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano sull'incontro a Roma con i ministri Urso e Pichetto Fratin "Finora, però, nessuna forza politica nazionale, nemmeno quelle più attive localmente contro l'accordo di programma, ha mai dichiarato che l'obiettivo è chiudere la fabbrica – prosegue – Alla luce di questo, stiamo lavorando per trovare un accordo realistico, che contempla due scenari principali: il primo, più solido industrialmente, con 3 o 4 forni DRI che gradualmente sostituiscano gli altiforni. Il secondo scenario, più debole dal punto di vista industriale, prevede solo forni elettrici. Entrambi gli scenari sono in discussione. È evidente che il sindaco appena eletto ha bisogno di

BARI (ITALPRESS) - "A Taranto c'è una situazione ambientale molto pesante, che non possiamo ignorare. In entrambi gli scenari oggi in discussione, sia quello con i forni DRI, sia quello senza, è inevitabile un periodo di transizione in cui continueranno a funzionare gli altiforni a ciclo integrale, che producono emissioni elevatissime. Va ricordato che la decarbonizzazione riduce le emissioni fino al 95%, il che significa che per almeno sette o otto anni, continueremo ad avere impianti che emettono quel 95% in più che la decarbonizzazione eliminerebbe. Questo legittimamente scatena la rabbia della popolazione di Taranto, che chiede la chiusura immediata delle fonti inquinanti. Ma chiudere subito le fonti inquinanti significa chiudere lo stabilimento, perché l'idea di fermare solo il reparto a caldo è irrealistica: l'impianto a freddo a Taranto è già fermo da anni. Dunque, chiudere a Taranto l'impianto a caldo equivale a chiudere l'intera fabbrica. Se l'intenzione fosse chiudere l'industria siderurgica di Taranto, sarebbe legittima, ma andrebbe affrontata come un vero piano industriale nazionale, complesso tanto quanto rilanciare lo stabilimento" Lo ha dichiarato il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano sull'incontro a Roma con i ministri Urso e Pichetto Fratin "Finora, però, nessuna forza politica nazionale, nemmeno quelle più attive localmente contro l'accordo di programma, ha mai dichiarato che l'obiettivo è chiudere la fabbrica - prosegue - Alla luce di questo, stiamo lavorando per trovare un accordo realistico, che contempla due scenari principali: il primo, più solido industrialmente, con 3 o 4 forni DRI che gradualmente sostituiscano gli altiforni. Il secondo scenario, più debole dal punto di vista industriale, prevede solo forni elettrici. Entrambi gli scenari sono in discussione. È evidente che il sindaco appena eletto ha bisogno di ascoltare la sua comunità e capirne il sentimento. L'assurdo è che una questione così strategica per tutto il Paese, venga lasciata interamente sulle spalle degli enti locali. Il Parlamento tace, i partiti non si esprimono, e ci ritroviamo noi, da soli. La Regione Puglia si è presa le sue responsabilità. Io ci sto mettendo la faccia, anche a quattro mesi dalla fine del mio mandato, come se fossi stato appena eletto. Devo però riconoscere un'eccezione: il Partito Democratico, e in particolare la segretaria Elly Schlein, ci sta sostenendo nel percorso di decarbonizzazione, dandoci chiarezza su quello che dovrebbe essere il futuro industriale di Taranto". "Sarà proprio su questo tema che si capirà se le forze d'opposizione al governo saranno in grado di gestire le crisi industriali. Quando si cavalca l'onda, tutti sono capaci di trovare consenso, ma oggi si tratta di dire sì o no in una situazione difficile. E questa è anche una grande partita politica. Purtroppo, l'Italia sta ancora una volta scaricando su Taranto il peso del proprio futuro industriale, lasciando il sindaco da solo a dover spiegare ai suoi cittadini che, per altri 7-8 anni, dovranno convivere

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

con fonti inquinanti. Nessuna scelta renderà Taranto soddisfatta. Qualsiasi scenario comporta anni di prosecuzione dell'attività a ciclo integrale, che produce impatti ambientali inevitabili. Ma la chiusura per implosione non può essere una scelta politica: significherebbe abbandonare un territorio vastissimo al degrado, all'inquinamento e alle malattie e questo non può essere accettato. Resta il tema energetico: per far funzionare la fabbrica servono quantitativi di gas che, ad oggi, non sembrano disponibili tramite strutture a terra (on-shore). Questa non è una condizione permanente: è possibile che, nel tempo, il gas possa arrivare da Tap o da altre infrastrutture" aggiunge Emiliano "Nel frattempo, se servisse gas in via transitoria, si è parlato di una nave rigassificatrice. Ma neanche al Ministero sanno con certezza se una nave del genere possa essere posizionata nel porto di Taranto secondo la normativa italiana. E considerata la presenza ravvicinata di due impianti industriali ad alto rischio, l'ex Ilva e la raffineria ENI, bisogna essere estremamente cauti. Le infrastrutture sono interconnesse, e non si può trattare la nave come un totem obbligatorio. Potrebbe essere che della nave si debba fare a meno perché la nave rigassificatrice non è compatibile con le leggi che prevengono incidenti rilevanti. Il punto non è la nave in sé, ma che serve gas per realizzare la decarbonizzazione, in attesa dell'idrogeno. Il gas va garantito, e poi si vedrà come fornirlo. E se la nave non è desiderata o non è legale bisogna farne a meno. Altrimenti l'accordo non si può chiudere. L'orizzonte oggi è difficile, ma questo accade perché questa vicenda è stata lasciata marcire per anni. Se dieci anni fa si fosse dato seguito alla proposta della Regione Puglia, e se i due forni DRI finanziati dal governo Draghi fossero stati realizzati, oggi non saremmo in questo dramma. Invece, si è preferito ignorare, rinviare, rimandare. E ora tutto il peso ricade su Taranto, sul suo sindaco, sulle sue istituzioni, sulle sue comunità. Ed è questa, oggi, la vera ingiustizia" ha concluso Emiliano - Foto Ufficio stampa Regione Puglia - (ITALPRESS) Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

La Repubblica

Taranto

la decisione Le tappe

Ex Ilva, altro rinvio il nodo resta il gas si torna al tavolo il 31

Istituita la commissione che valuterà la sostenibilità economica e ambientale delle ipotesi in campo È la "terza via" di Urso

RAFFAELE LORUSSO


"Stop agli abusi del part-time" la nuova battaglia di Schlein

Ex Ilva, altro rinvio il nodo resta il gas si torna al tavolo il 31

L'accordo sull'ex Ilva slitta ancora. Dopo quattro ore di riunione, la richiesta del Comune di Taranto di approfondire tutti gli aspetti delle due proposte previste nel piano di decarbonizzazione spinge il ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso, ad aggiornare la riunione al 31 luglio. Nonostante le distanze, l'incontro si conclude con una soluzione di possibile compromesso: «una terza via», sostiene il ministro. Entro il 28 luglio, una commissione tecnica composta dagli enti che siedono al tavolo - i ministeri delle Imprese e dell'Ambiente, Regione Puglia, Provincia, i Comuni di Taranto e Statte, Autorità portuale e Snam - verificherà tutte le opzioni possibili e sostenibili sul piano economico e ambientale per l'approvvigionamento del gas.

La fornitura di gas è necessaria per far sì che nel capoluogo jonico, oltre a tre forni elettrici, possano essere realizzati fino a quattro impianti Dri, il cosiddetto preridotto, necessari a coprire il fabbisogno nazionale di acciaio green. L'ipotesi di far arrivare il gas attraverso una nave rigassificatrice da posizionare nel porto di Taranto, come prevede la proposta di acquisto formulata dagli azeri di Baku Steel, non piace al Comune, che chiede soluzioni alternative. Il sindaco Piero Bitetti ottiene di poter tornare al tavolo dopo un passaggio in consiglio comunale, fissato per il 30 luglio.

Alla fine il ministro Urso esprime soddisfazione. Il compromesso raggiunto, dice, «mostra il clima collaborativo e costruttivo che siamo riusciti a instaurare con tutti gli attori: c'è l'impegno di tutti e credo che sarà mantenuto». Il ministro apre anche alle richieste dei sindacati, con un impegno formale a garantire l'occupazione dei lavoratori eventualmente in esubero con misure di politiche attive o interventi normativi ad hoc, escludendo il ricorso a licenziamenti collettivi. In questo senso, Urso auspica anche un intervento parlamentare condiviso.

L'ulteriore allungamento dei tempi non fermerà la conferenza di servizi per l'Autorizzazione integrata ambientale (Aia), fissata per domani. È un passaggio non più rinviabile, spiega il ministro, anche ai fini sanitari, per soddisfare le esigenze del tribunale di Milano dinanzi al quale pende un ricorso di alcune associazioni tarantine che chiedono lo stop degli impianti per inquinamento ambientale. E per mantenere in attività lo stabilimento mentre si realizza il piano di decarbonizzazione.

©RIPRODUZIONE RISERVATA Il voto di Taranto Entro il 28 luglio una commissione tecnica verificherà la sostenibilità del rigassificatore. Il 30 luglio, invece, si esprimerà il consiglio comunale di raffaele lorusso roma.

Puglia Live

Taranto

EX ILVA, DICHIARAZIONE DEL PRESIDENTE EMILIANO SULL'INCONTRO A ROMA CON I MINISTRI URSO E PICHETTO FRATIN.


Puglia Live

EX ILVA, DICHIARAZIONE DEL PRESIDENTE EMILIANO SULL'INCONTRO A ROMA CON I MINISTRI URSO E PICHETTO FRATIN.

07/15/2025 15:00 Egidio Magnani

"A Taranto c'è una situazione ambientale molto pesante, che non possiamo ignorare. In entrambi gli scenari oggi in discussione, sia quello con i forni DRI, sia quello senza, è inevitabile un periodo di transizione in cui continueranno a funzionare gli altiforni a ciclo integrale, che producono emissioni elevatissime. Va ricordato che la decarbonizzazione riduce le emissioni fino al 95%, il che significa che per almeno sette o otto anni, continueremo ad avere impianti che emettono quel 95% in più che la decarbonizzazione eliminerebbe. Questo legittimamente scatena la rabbia della popolazione di Taranto, che chiede la chiusura immediata delle fonti inquinanti. Ma chiudere subito le fonti inquinanti significa chiudere lo stabilimento, perché l'idea di fermare solo il reparto a caldo è irrealistica: l'impianto a freddo a Taranto è già fermo da anni. Dunque, chiudere a Taranto l'impianto a caldo equivale a chiudere l'intera fabbrica. Se l'intenzione fosse chiudere l'industria siderurgica di Taranto, sarebbe legittima, ma andrebbe affrontata come un vero piano industriale nazionale, complesso tanto quanto rilanciare lo stabilimento. Finora, però, nessuna forza politica nazionale, nemmeno quelle più attive localmente contro l'accordo di programma, ha mai dichiarato che l'obiettivo è chiudere la fabbrica. Alla luce di questo, stiamo lavorando per trovare un accordo realistico, che contempla due scenari principali: il primo, più solido industrialmente, con 3 o 4 forni DRI che gradualmente sostituiscano gli altiforni. Il secondo scenario, più debole dal punto di vista industriale, prevede solo forni elettrici. Entrambi gli scenari sono in discussione. È evidente che il sindaco appena eletto ha bisogno di ascoltare la sua comunità e capirne il sentimento. L'assurdo è che una questione così strategica per tutto il Paese, venga lasciata interamente sulle spalle degli enti locali. Il Parlamento tace, i partiti non si esprimono, e ci ritroviamo noi, da soli. La Regione Puglia si è presa le sue responsabilità. Io ci sto mettendo la faccia, anche a quattro mesi dalla fine del mio mandato, come se fossi stato appena eletto. Devo

"A Taranto c'è una situazione ambientale molto pesante, che non possiamo ignorare. In entrambi gli scenari oggi in discussione, sia quello con i forni DRI, sia quello senza, è inevitabile un periodo di transizione in cui continueranno a funzionare gli altiforni a ciclo integrale, che producono emissioni elevatissime. Va ricordato che la decarbonizzazione riduce le emissioni fino al 95%, il che significa che per almeno sette o otto anni, continueremo ad avere impianti che emettono quel 95% in più che la decarbonizzazione eliminerebbe. Questo legittimamente scatena la rabbia della popolazione di Taranto, che chiede la chiusura immediata delle fonti inquinanti. Ma chiudere subito le fonti inquinanti significa chiudere lo stabilimento, perché l'idea di fermare solo il reparto a caldo è irrealistica: l'impianto a freddo a Taranto è già fermo da anni. Dunque, chiudere a Taranto l'impianto a caldo equivale a chiudere l'intera fabbrica. Se l'intenzione fosse chiudere l'industria siderurgica di Taranto, sarebbe legittima, ma andrebbe affrontata come un vero piano industriale nazionale, complesso tanto quanto rilanciare lo stabilimento. Finora, però, nessuna forza politica nazionale, nemmeno quelle più attive localmente contro l'accordo di programma, ha mai dichiarato che l'obiettivo è chiudere la fabbrica. Alla luce di questo, stiamo lavorando per trovare un accordo realistico, che contempla due scenari principali: il primo, più solido industrialmente, con 3 o 4 forni DRI che gradualmente sostituiscano gli altiforni. Il secondo scenario, più debole dal punto di vista industriale, prevede solo forni elettrici. Entrambi gli scenari sono in discussione. È evidente che il sindaco appena eletto ha bisogno di ascoltare la sua comunità e capirne il sentimento. L'assurdo è che una questione così strategica per tutto il Paese, venga lasciata interamente sulle spalle degli enti locali. Il Parlamento tace, i partiti non si esprimono, e ci ritroviamo noi, da soli. La Regione Puglia si è presa le sue responsabilità. Io ci sto mettendo la faccia, anche a quattro mesi dalla fine del mio mandato, come se fossi stato appena eletto. Devo però riconoscere un'eccezione: il Partito Democratico, e in particolare la segretaria Elly Schlein, ci sta sostenendo nel percorso di decarbonizzazione, dandoci chiarezza su quello che dovrebbe essere il futuro industriale di Taranto. Sarà proprio su questo tema che si capirà se le forze d'opposizione al governo saranno in grado di gestire le crisi industriali. Quando si cavalca l'onda, tutti sono capaci di trovare consenso, ma oggi si tratta di dire sì o no in una situazione difficile. E questa è anche una grande partita politica. Purtroppo, l'Italia sta ancora una volta scaricando su Taranto il peso del proprio futuro industriale, lasciando il sindaco da solo a dover spiegare ai suoi cittadini che, per altri 7-8 anni, dovranno convivere con fonti inquinanti. Nessuna scelta renderà Taranto soddisfatta. Qualsiasi scenario comporta anni di prosecuzione

Puglia Live

Taranto

dell'attività a ciclo integrale, che produce impatti ambientali inevitabili. Ma la chiusura per implosione non può essere una scelta politica: significherebbe abbandonare un territorio vastissimo al degrado, all'inquinamento e alle malattie e questo non può essere accettato. Resta il tema energetico: per far funzionare la fabbrica servono quantitativi di gas che, ad oggi, non sembrano disponibili tramite strutture a terra (on-shore). Questa non è una condizione permanente: è possibile che, nel tempo, il gas possa arrivare da Tap o da altre infrastrutture. Nel frattempo, se servisse gas in via transitoria, si è parlato di una nave rigassificatrice. Ma neanche al Ministero sanno con certezza se una nave del genere possa essere posizionata nel porto di Taranto secondo la normativa italiana. E considerata la presenza ravvicinata di due impianti industriali ad alto rischio, l'ex Ilva e la raffineria ENI, bisogna essere estremamente cauti. Le infrastrutture sono interconnesse, e non si può trattare la nave come un totem obbligatorio. Potrebbe essere che della nave si debba fare a meno perché la nave rigassificatrice non è compatibile con le leggi che prevengono incidenti rilevanti. Il punto non è la nave in sé, ma che serve gas per realizzare la decarbonizzazione, in attesa dell'idrogeno. Il gas va garantito, e poi si vedrà come fornirlo. E se la nave non è desiderata o non è legale bisogna farne a meno. Altrimenti l'accordo non si può chiudere. L'orizzonte oggi è difficile, ma questo accade perché questa vicenda è stata lasciata marcire per anni. Se dieci anni fa si fosse dato seguito alla proposta della Regione Puglia, e se i due forni DRI finanziati dal governo Draghi fossero stati realizzati, oggi non saremmo in questo dramma. Invece, si è preferito ignorare, rinviare, rimandare. E ora tutto il peso ricade su Taranto, sul suo sindaco, sulle sue istituzioni, sulle sue comunità. Ed è questa, oggi, la vera ingiustizia". Lo ha dichiarato il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano prima di incontrare il ministro delle Imprese e del Made in Italy a Roma nella sede del ministero. Alla riunione è presente anche il ministro dell'Ambiente Pichetto Fratin.

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

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

«Ho chiesto tempo per condividere ogni scelta con il Consiglio comunale»

Abbiamo ribadito il no alla nave rigassificatrice e chiesto garanzie sanitarie e occupazionali


Attualità

La Crisi dell' acciaio

Un'altra giornata convulsa. Il Comune tentenna e chiede di rimandare. Urso accetta e riconvoca tutti per il 31 luglio. Il nodo è il gas: sarà istituita una commissione di esperti

Ex Ilva, è fumata nera Altro rinvio per l'intesa ma l'Aia sarà discussa

La nomina

Commissione di esperti per il gas

La conferma

Domani riunione per l'Aia

Il presidente

Emiliano: «Ferrie ulli, giorni decisivi»

Piero Bitetti Sindaco di Taranto

«Ho chiesto tempo per condividere ogni scelta con il Consiglio comunale»

«Il rinvio mi soddisfa. Abbiamo chiesto tempo per l'approfondimento e per una condivisione legittima del Consiglio comunale che chiede di conoscere gli atti.

Atti che meritano un approfondimento tecnico-giuridico, oltre a valutare le conseguenze politiche. I partecipanti al tavolo, che ringrazio, hanno accolto la proposta di rinvio che ho fatto. Ci siamo impegnati a convocare un Consiglio comunale per sentire i rappresentanti della città».

Piero Bitetti, sindaco di Taranto da meno di un mese, è ancora a Roma quando Quotidiano lo raggiunge.

Ieri al Mimit non c'è stata alcuna firma, nemmeno rottura, ma ci si è presi del tempo per approfondire.

«La città ha chiesto un rinvio tramite i consiglieri comunali e credo che abbiamo dato una risposta adeguata. E al di là delle posizioni preconcette, ora abbiamo il dovere di approfondire con serietà, responsabilità e visione di futuro».

Sindaco, l'accordo istituzionale di programma sulla decarbonizzazione si può fare?

«C'è un'Autorizzazione integrata ambientale che potrà essere autorizzata domani continuando con la produzione a carbone e gli altiforni, ma intanto è utile fare valutazioni puntuali sull'opportunità presentataci di una totale decarbonizzazione e di una progressiva dismissione del ciclo a carbone per sostituirlo con impianti che abbattono notevolmente le sostanze inquinanti. Si parla dell'80% in meno di emissioni. E questa prospettiva va valutata insieme alle proposte dell'accordo di programma che potrebbe addirittura contenere una ipotesi C rispetto alle due prospettate dal Governo».

Cioè?

«Dal dibattito è emersa la possibilità di tenere l'Aia a 4 milioni di tonnellate anziché a 6, proponendo da subito un forno elettrico e un Dri. Il ministro si è impegnato a verificarne la fattibilità ed eventualmente a fare la proposta C. L'Aia che si discute domani riguarda una richiesta del gestore per 6 milioni di tonnellate a carbone, ma in realtà si partiva da 8 milioni. Per tenerla ora a 4 milioni, sarà probabilmente chiesta una revisione. Proviamo a vedere come se ne esce e a capire la fattibilità».

Sulla nave di rigassificazione, invece, avete confermato il vostro no?

«Sì, abbiamo ribadito la nostra contrarietà alla nave in porto per le motivazioni note - ambientali e di interferenza con le altre attività del porto, dalle crociere all'hub dell'eolico offshore - e chiesto garanzie sanitarie, ambientali e occupazionali».

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Ma lei è propenso solo ai forni elettrici e non vuole i Dri per il preridotto?

«Se leghiamo la proposta A del Governo, cioè tre forni elettrici e quattro Dri a Taranto, alla nave, ci siamo già dichiarati contrari, anche se poi il Consiglio comunale valuterà. Invece la proposta B, ovvero solo i forni elettrici, ha già una certezza per la fornitura del gas e non ha bisogno della nave».

E se fosse possibile installare i quattro Dri senza il gas della nave ma reperendolo diversamente, sarebbe favorevole?

«Nel dibattito sono nate delle ipotesi, vanno approfondite. Mi spiegavano che avere i Dri a ridosso dei forni elettrici, consente di ottimizzare il cons

umo termico-energetico e di risparmiare sul trasporto, ma è tema da valutare». Sul gas, quanto ne s erve, dove prenderlo, come farlo arrivare, ora sarà insediata una commissione. «Serve a capire l'approvvi gionamento del gas.

Nostri rappresentanti nella

commissione? Ci aggiorneremo». E sull'occupazione? «Abbiamo chiesto garanzie. L'ente locale può dare sul punto risposte zero o quasi zero, per cui va fatto un piano i

ndustriale sul quale la trattativa cred

o che poi si sposterà su altri tavoli». Ha avvertito il rischio della rottura? «Siamo arrivati a confronti molto stre

tti. Noi sin dal primo momento abbiamo garantito collaborazione istituzionale. Credo che sia opportuna per trovare la migliore condizione possibile. E quando i sindacati l'altro ieri rivendicavano Dri e forni elettrici insieme a Taranto, io non mi sono sentito stretto. Bisogna vedere sempre la fat

tibilit

à delle cose. Se metti insieme Dri e nave, è chiaro che è un problema». D. Pa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Impresa Portuale, tutto pronto per Gioia Tauro


BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
Zes, qualcosa si muove
Impresa Portuale, tutto pronto per Gioia Tauro
A Umberto Masucci premio Guido Dorso
Genova e Ucraina avviano scambio delle *best practice*
Cagliari sviluppa l'archeologia e i parchi regi

La Commissione Trasporti della Camera dei deputati ha approvato l'emendamento, presentato da Forza Italia, per anticipare la trasformazione della Gioia Tauro Port Agency in Impresa portuale ai sensi dell'art.17 - comma 5 - della legge 84/94. Una società a responsabilità limitata che avrà per oggetto la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese portuali (art.16 e 18 della Legge 84/94). A comunicarlo è il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, che ha annunciato, in relazione alle preoccupazioni espresse e pubblicate in data odierna dalla Filt Cgil, l'avvenuta approvazione di un emendamento che ora passerà in Parlamento per la successiva adozione. Si tratta, spiega l'AdSP, di un risultato importantissimo che trova ispirazione da una lettera che il presidente Agostinelli ha inviato al presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, affinché si esaminasse l'opportunità di presentare un emendamento al Decreto Infrastrutture mirato a superare il blocco alla trasformazione determinato dalla scadenza dell'Agenzia portuale prevista per il 31 dicembre 2026. In una nota la Filt-Cgil nazionale e la Filt Cgil della Calabria salutano la nascita dell'impresa portuale di Gioia Tauro come un fatto molto importante. Dopo otto lunghi anni scrivono - si raggiunge un risultato tanto auspicato che consentirà la stabilizzazione di lavoratori che erano rimasti fuori dal ciclo produttivo portuale e l'inserimento di giovani che saranno funzionali per la gestione dei picchi operativi del porto. Infine il sindacato sottolinea come un istituto come un'impresa portuale sia uno strumento in grado di fornire lavoro qualificato in previsione della crescita dei volumi prevista nei prossimi anni. Per il presidente Agostinelli la nascita dell'impresa portuale di Gioia Tauro è uno straordinario risultato che bisogna far risalire all'iniziativa dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, al fattivo interesse dell'Ufficio di Gabinetto della presidenza regionale e alla direzione generale del ministero delle Infrastrutture.

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

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

La cocaina spedita dall'Ecuador sotterrata in campagna a Vinco

La Procura antimafia ha ricostruito i traffici di droga gestiti dagli indagati di "Arangea bis": «Senti come facciamo per i trasporti.... ti mando come sempre il camion della spazzatura»

FRANCESCO TIZIANO


Reggio

La cocaina spedita dall'Ecuador sotterrata in campagna a Vinco

In ricordo del sacrificio del giudice Borsellino

«Tutela della sicurezza pubblica e promozione della legalità»

20

Partenza dall'Ecuador, dal porto di Guayaquil, e destinazione il porto di Gioia Tauro. L'indagine "Arangea bis", l'ennesimo colpo al narcotraffico internazionale inferto dalla Procura antimafia di Reggio Calabria, «promuoveva, finanziava ed organizzava» voluminose spedizioni di cocaina a ritmo continuo. In un'occasione 333 chilogrammi di stupefacente di primissima qualità destinata al gruppo criminale con base operativa a Reggio sud. Ai raggi-x delpool antimafia, e degli investigatori di Guardia di Finanza, Polizia di Stato ed Arma dei Carabinieri, un gruppo perfettamente organizzato. Restano da identificare due personaggi chiave dell'organizzazione: un broker di origine ecuadoriana ed un operatore ecologico, tra chi utilizzava mezzi speciali per portare fino a destinazione i carichi di droga.

Nessun dubbio per il Gip sui gravi indizi di colpevolezza a carico degli indagati. «È emersa, con elevatissima e razionale probabilità logica, la sussistenza di una stabile, strutturata ed articolata associazione, caratterizzata dalla presenza dipiù di dieci persone». La strategia operativa ricostruita al dettaglio: servendosidicanalidiimportazione sudamericani (Ecuador) ed europee (Spagna, Germania, Olanda, Belgio, Albania), trafficavano «ingenti quantità di sostanza stupefacente di entità qualitativamente variegata». Cocaina, hashish, marijuana.

Una holding potente da prospettare un rilevante allarme sociale, per le notevoli dimensioni operative, «non soltanto per l'entità qualitativa e quantitativa delle fitte operazioni di narcotraffico poste in essere, ma anche in quanto contraddistinto da una non indifferente dotazioni di mezzi e da una analitica e variegata organizzazione dei ruoli tra i numerosi uomini che compongono la medesima associazione».

A Reggio, in un terreno in località Vinco, la base logistica «per le successive partizioni e cessioni» dei quantitativi di sostanza stupefacente. Dato che emerge anche dalle intercettazioni telefoniche ed ambientali realizzate dai segugi interforze: «Ok li sto sotterrando, sono in un paesino tranquillo... il materiale è sottoterra nei fusti di plastica ermetici in campagna... ho fatto sotterrare fusti in una intera campagna... te la tengo sottoterra al sicuro quanto tempo vuoi...».

Per la Dda emblematiche di una strutturata organizzazione sono le modalità di custodia e di reimpiego del denaro «ragionevolmente provento dei traffici delittuosi»: custodito in fusti di plastica e sotterrato in terreni, come emerso dal sequestro del19 novembre 2021 di 400.000 euro in contanti, o del mezzo milione di euro intercettati l'8 febbraio 2021. Non va inoltre trascurata la considerevole disponibilità di un vasto parco autovetture e mezzitra cui camion dellanettezza urbana e "pick up", «alcune volte contraddistinte

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

da artifizi nell'abitacolo per occultare fraudolentemente la sostanza stupefacente». Dato messo in risalto dagli inquirenti: «In particolare, Gullì Antonio, nell'interloquire con il Bilacaj, circa la gestione del carichi di droga provenienti dall'Ecuador una volta superati i controlli doganali, gli esclamava di disporre di mezzi di assoluto rilievo "senti come facciamo per i trasporti.... ti mando sempre il camion della spazzatura... quello è perfetto... ti carico i camion e la porti dove vuoi... no sempre con il camion della spazzatura non lo ferma nessuno..."».

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

DEPOSITI COSTIERI La società chiede a sorpresa la proroga della concessione per 20 anni

Romeo sfida Meridionale Petroli

Il sindaco disposto a concedere solo un anno per poi riconvertire l'area


VIBO

DEPOSITI COSTIERI La società chiede a sorpresa la proroga della concessione per 20 anni

Romeo sfida Meridionale Petroli

Il sindaco disposto a concedere solo un anno per poi riconvertire l'area

De Vita: «Il mio impegno resta con Progetto Vibo»

E i Democratici e Riformisti plaudono al sindaco

di GIANLUCA PRESTIA UNA richiesta che indubbiamente ha spiazzato il sindaco Enzo Romeo, e che pone l'iter per la delocalizzazione dei depositi costieri su un piano inclinato.

Quella della "Meridionale Petroli", titolare dei siti presenti nell'area portuale, lungo via "Vespucci", che mira ad un rinnovo della concessione dello stabilimento per i prossimi 20 anni, di fatto mandando all'aria tutti i discorsi di una rivisitazione dell'area portuale sotto il profilo turistico, vocazione sulla quale nei mesi scorsi si è espresso anche il consiglio comunale vibonese.

Dopo la pubblicazione della richiesta di proroga - che dovrebbe avvenire nelle prossime ore - sul Guri, ci saranno 45 giorni per presentare eventuali osservazioni da parte di associazioni, cittadini, imprenditori e chiunque della società vibonese che abbia a che fare con questa realtà produttiva. Passata questa fase si potrà aprire la Conferenza dei servizi per le eventuali osservazioni emerse.

Questo dunque, l'iter burocratico, ma nella conferenza stampa di ieri mattina, il capo dell'esecutivo municipale ha messo in risalto un altro aspetto, e cioè che verrà pubblicato l'avviso di manifestazione di interesse sul sito per eventuali richieste e necessità di aziende che abbiano voglia di investire su quel sito e che abbiano voglia di rilevarlo. Chiaramente la tempistica sarà fondamentale. Romeo punta a chiudere i conti con la Meridionale prima della fine della sua amministrazione, tant'è che si è sbilanciato a dire che la proposta di proroga potrà essere al massimo di 1 anno, non di 20.

Davanti questo cambio di rotta della società petrolifera, per come definito dal primo cittadino, quest'ultimo - che nei giorni scorsi si è incontrato con il direttore generale dell'Autorità di sistema Portuale, Faraone - è corso immediatamente ai ripari interfacciandosi con l'ing. Rinaldi, che è il tramite tra il Comune e la società per avere chiarimenti: "Tale richiesta - ha commentato Romeo - non si rifà a quello che ci eravamo detti con la Meridionale Petroli nel corso delle riunioni precedenti. Ora spunta invece che la società aveva sostenuto il contrario in quanto all'ultima riunione avrebbero avanzato tale richiesta". Rinaldi avrebbe replicato manifestando l'intenzione di incontrarsi con la società per vedere se ci sono i margini per una differenziazione della richiesta avanzata.

Ma per Romeo la rotta è già tracciata forte anche della visione comune con l'Autorità portuale - e porta ad una dismissione dei siti produttivi in quanto "non più confacenti alle esigenze e sviluppo del porto. Quindi è necessario imprimere una linea differente e dare a Vibo Marina un assetto molto più turistico che industriale. E' una operazione che anche la cittadinanza condivide e vuole e sulla quale, dunque, non si può più recedere. Abbiamo avuto indicazioni sul Prpp nazionale (Piano regolatore del porto, ndr), ma adesso verremo coinvolti sulla definizione del Piano strategico dell'infrastruttura

Quotidiano del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

di Vibo ed è ovvio che qui ci giochiamo la partita della sua identità e quindi tutto deve essere fatto con criterio, coinvolgendo tutti gli attori che ruotano attorno ad essa".

Chiaramente l'obiettivo dell'esecuti vo Romeo è quello di "non allungare troppo i tempi proprio per non pregiudicare un futuro turistico della frazione, e pertanto", il termine massimo di una concessione provvisoria "è di un anno". Esecutivo che, per come sottolineato allo stesso Rinaldi, è "andato anche oltre le sue funzioni perché ci siamo interfacciati con alcuni enti, tra cui Arsai, che sono in situazioni di passaggio di funzioni. Con Sergio Abramo (futuro dirigente di Arsai) abbiamo ragionato sull'esigenza di trovare su Porto Salvo, nell'area industriale, più prospiciente all'area frangiflutti, un sito alternativo in cui riposizionare i depositi", ha aggiunto Romeo manifestando risolutezza sulla vicenda e la volontà, qualora si dovesse presentare l'occasione, di parlare con Ammaturo, dirigente della Meridionale Petroli, per sbloccare la trattativa.

Il nodo centrale però restano le spese per la delocalizzazione e la bonifica dell'attuale area che dovranno essere a carico dell'azienda stessa ma il sindaco ha evidenziato l'intenzione di coinvolgere la Regione che "da oltre 60 anni ha usufruito dei benefici di questo insediamento in termini di accise" e poi ricordato un particolare di non poco conto: " Non abbiamo mai avuto un diminuzione dei costi della benzina sul territorio come invece avviene in altre province nelle quali insistono siti produttivi operanti nel settore dei carburanti".

®RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ansa.it

Olbia Golfo Aranci

Nasce un nuovo centro servizi del porto di Porto Torres


Ansa.it

Nasce un nuovo centro servizi del porto di Porto Torres

07/15/2025 13:59

Una parte della struttura sarà utilizzata come centro ittico Inaugurato il nuovo centro servizi dello scalo marittimo di Porto Torres. Nei circa due anni e mezzo di lavori, per un importo di 2 milioni e 752mila euro, sono stati interamente rivisitati i locali del fabbricato, completate le finiture, il sistema impiantistico, realizzata la copertura e le pareti esterne con particolari accorgimenti architettonici. Il centro servizi è stato, inoltre, suddiviso in quattro aree: una destinata alla nuova sede degli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale; una per il centro servizi. Uno spazio, nel lato nord, potrà essere destinato a mercato ittico, con la previsione di una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. E, infine, una sala conferenze da circa 170 posti, intitolata a Monica Cozzi, funzionaria della direzione demanio nord dell'AdSP, scomparsa lo scorso anno. L'inaugurazione è stata l'occasione per fare il punto sui lavori in corso. A partire dal nuovo scalo di alaggio e varo con le ultime rifiniture. Per proseguire con il cantiere del prolungamento dell'Antemurale di ponente. Ulteriori sopralluoghi sono stati effettuati nei nuovi check point di security, strutture modulari che, oltre alla mera funzione principale di controllo dei passeggeri in partenza, garantiscono spazi per l'attesa, servizi igienici e comfort soprattutto nelle giornate di picco massimo dei traffici. Per il futuro in programma il dragaggio dei fondali nel bacino del Porto Civico con 7 milioni di euro già stanziati. Poi il Centro servizi nella Banchina degli Alti Fondali - attualmente in fase di progettazione - costo intorno ai 3 milioni e 900 mila euro- con un piccolo terminal passeggeri. E ancora, il secondo lotto della Darsena servizi, la Piastra logistica del nord ovest e il Millepiedi, impianto idraulico per la cattura dell'energia dal mare, finanziato con 3 milioni e 800 mila euro di fondi

Una parte della struttura sarà utilizzata come centro ittico Inaugurato il nuovo centro servizi dello scalo marittimo di Porto Torres. Nei circa due anni e mezzo di lavori, per un importo di 2 milioni e 752mila euro, sono stati interamente rivisitati i locali del fabbricato, completate le finiture, il sistema impiantistico, realizzata la copertura e le pareti esterne con particolari accorgimenti architettonici. Il centro servizi è stato, inoltre, suddiviso in quattro aree: una destinata alla nuova sede degli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale; una per il centro servizi. Uno spazio, nel lato nord, potrà essere destinato a mercato ittico, con la previsione di una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. E, infine, una sala conferenze da circa 170 posti, intitolata a Monica Cozzi, funzionaria della direzione demanio nord dell'AdSP, scomparsa lo scorso anno. L'inaugurazione è stata l'occasione per fare il punto sui lavori in corso. A partire dal nuovo scalo di alaggio e varo con le ultime rifiniture. Per proseguire con il cantiere del prolungamento dell'Antemurale di ponente. Ulteriori sopralluoghi sono stati effettuati nei nuovi check point di security, strutture modulari che, oltre alla mera funzione principale di controllo dei passeggeri in partenza, garantiscono spazi per l'attesa, servizi igienici e comfort soprattutto nelle giornate di picco massimo dei traffici. Per il futuro in programma il dragaggio dei fondali nel bacino del Porto Civico con 7 milioni di euro giá stanziati. Poi il Centro servizi nella Banchina degli Alti Fondali - attualmente in fase di progettazione - costo intorno ai 3 milioni e 900 mila euro- con un piccolo terminal passeggeri. E ancora, il secondo lotto della Darsena servizi, la Piastra logistica del nord ovest e il Millepiedi, impianto idraulico per la cattura dell'energia dal mare, finanziato con 3 milioni e 800 mila euro di fondi Pnrr: verrà realizzato nella diga di sopraflutto del porto industriale. "Il centro servizi per il porto, nuova casa e punto di riferimento della comunità portuale portotorrese, rappresenta il simbolo della graduale rivoluzione innescata dall'Ente nello scalo del nord ovest - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il porto, è sotto gli occhi di tutti, sta vivendo una stagione di particolare fermento e dinamismo, con numerosi interventi completati, cantieri aperti e opere infrastrutturali che, a breve, potranno andare in appalto e proiettare lo scalo verso una definitiva dimensione moderna e competitiva".

FerPress

Olbia Golfo Aranci

AdSP Mare di Sardegna: completato iter di adozione DPSS



(FERPRESSS) Cagliari, 15 LUG Con l'adozione da parte del Comitato di Gestione, si conclude la prima fase del lungo percorso di analisi e confronto per la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS). Dopo tre lunghi anni di gestazione, l'organo dell'AdSP del Mare di Sardegna ha ufficialmente adottato il corposo documento che definisce un criterio guida, a livello sistemico, finalizzato ad implementare, in maniera armonica, la capacità infrastrutturale, di attrazione e generazione dei traffici marittimi dei porti di competenza; ma anche stimolare nuove iniziative economiche ed imprenditoriali, come le attività industriali, logistiche, la cantieristica della nautica da diporto, i servizi al diportismo e la pesca. Un primo step procedurale, dunque, al quale seguirà la sottoposizione a Conferenza di servizi decisoria con il coinvolgimento dei Comuni interessati e della Regione Autonoma della Sardegna, chiamata a rilasciare la successiva intesa istituzionale. Passaggi i cui esiti potranno comportare la prosecuzione dell'iter di approvazione o, in presenza di eventuali modifiche del documento, la necessaria riadozione. Successivamente, il Documento definitivo verrà trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Regione per l'espressione formale dell'intesa, previa acquisizione del parere della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità portuali. L' iter si concluderà con un decreto ministeriale di approvazione. Sempre in tema di pianificazione e programmazione strategica dell'Ente, nella seduta odierna il Comitato di Gestione ha adottato l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano regolatore portuale di Cagliari per la banchina contenitori del Porto canale. L'ATF è finalizzato ad estendere l'attuale destinazione delle aree banchinali, attualmente limitate al solo traffico container, anche ad eventuali ulteriori funzioni portuali, industriali e servizi logistici per favorire lo sviluppo delle attività produttive di recente o di futuro insediamento nelle aree retrostanti. Rientra nel programma di rilancio del compendio anche il rinnovo ventennale dell'autorizzazione allo svolgimento delle operazioni portuali per la società Mito, il cui obiettivo è consolidare e potenziare i già positivi volumi di traffico contenitori registrati negli ultimi anni, prevedendo nuovi investimenti per l'acquisto di attrezzatura (gru di banchina, automezzi ecc) ed un incremento dell'attuale organico. Provvedimento propedeutico e funzionale al rilascio, con ampliamento, dell'attuale concessione demaniale terminalistica, che il Comitato di Gestione ha rilasciato per vent'anni, con clausola, richiesta dalle Organizzazioni sindacali, di assorbimento prioritario dei dipendenti della K.A.L.POR.T. in possesso delle adeguate abilitazioni. Altro punto cruciale per lo sviluppo della portualità, l'approvazione del conferimento dell'incarico legale e dell'impugnazione del Decreto del Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero della Cultura Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, che ha espresso parere negativo sulla

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

FerPress

Olbia Golfo Aranci

compatibilità ambientale delle vasche di colmata previste negli specchi acquei del pontile ex Palmera, di fatto compromettendo l'esito dell'intero progetto di dragaggio del bacino portuale di Olbia. Sempre nella mattinata odierna, oltre all'approvazione delle note di assestamento del bilancio di previsione 2025 e all'aggiornamento del programma triennale delle opere pubbliche, degli acquisti di forniture e servizi, il Comitato ha espresso parere favorevole al rinnovo e ampliamento, per 10 anni, della concessione demaniale marittima assentita alla società Luna Rossa Challenge. L'adozione del DPSS rappresenta un primo traguardo fondamentale per una pianificazione armonica futura degli scali di Sistema spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna L'iter di approvazione sarà ancora lungo, ma, nel frattempo, con l'ATF del Porto Canale, il ricorso contro il parere negativo del Decreto Ministeriale sulle vasche di colmata ad Olbia e tutte le iniziative in atto nei porti di competenza assicuriamo la piena attività degli scali e la regolare prosecuzione delle iniziative economiche ed imprenditoriali in corso, pronti al culmine di una stagione di traffici che punta a superare i livelli record già registrati lo scorso anno.

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

Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

Inaugurato il nuovo Centro servizi dello scalo di Porto Torres


Il Nautilus

Inaugurato il nuovo Centro servizi dello scalo di Porto Torres

07/15/2025 12:32

Il Centro servizi per il porto è finalmente realtà. Questa mattina, con una cerimonia alla presenza delle autorità e del cluster portuale, il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, ha tagliato il nastro dell'appena riqualificata struttura un tempo adibita a mercato ittico. L'opera è stata interessata da un radicale restyling interno ed esterno, commissionato alla società SIRIMED, consorziata del gruppo bolognese ACREIDE, per un importo di 2 milioni e 752 mila euro. Nei circa due anni e mezzo di lavori, sono stati interamente rivisitati i locali del fabbricato, completate le finiture, il sistema impiantistico, realizzata la copertura e le pareti esterne con particolari accorgimenti architettonici. Il centro servizi è stato, inoltre, suddiviso in quattro aree: una destinata alla nuova e più adeguata sede degli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale; una per il centro servizi da adibire ad uffici del cluster portuale; uno spazio, nel lato nord, che potrà essere destinato a mercato ittico, con la previsione di una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. E, infine, una sala conferenze da circa 170 posti che, con un toccante momento di raccoglimento alla presenza di colleghi e famigliari, è stata intitolata a Monica Cozzi, funzionaria della Direzione demanio nord dell'AdSP, prematuramente scomparsa lo scorso anno. L'inaugurazione del Centro servizi per il porto chiude un'articolata mattinata di incontri con la stampa per illustrare i lavori realizzati dall'Ente nello scalo di Porto Torres, con sopralluoghi nelle principali aree portuali interessate da interventi infrastrutturali. A partire dal nuovo Scalo di alaggio e varo, per il quale sono in corso le ultime rifiniture. L'infrastruttura, composta da un bacino di 40 mt di lunghezza e 14 di larghezza, dotata di travel lift da 700 tonnellate (collaudato nel mese di ottobre 2024), è stata finanziata con 3 milioni e 100 mila euro di fondi comunitari FSC 2014 – 2020 su un importo complessivo di circa 5 milioni e 600 mila. L'infrastruttura andrà a soddisfare le esigenze del fiorente comparto della cantieristica nautica del nord

Il Centro servizi per il porto è finalmente realtà. Questa mattina, con una cerimonia alla presenza delle autorità e del cluster portuale, il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, ha tagliato il nastro dell'appena riqualificata struttura un tempo adibita a mercato ittico. L'opera è stata interessata da un radicale restyling interno ed esterno, commissionato alla società SIRIMED, consorziata del gruppo bolognese ACREIDE, per un importo di 2 milioni e 752 mila euro. Nei circa due anni e mezzo di lavori, sono stati interamente rivisitati i locali del fabbricato, completate le finiture, il sistema impiantistico, realizzata la copertura e le pareti esterne con particolari accorgimenti architettonici. Il centro servizi è stato, inoltre, suddiviso in quattro aree: una destinata alla nuova e più adeguata sede degli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale; una per il centro servizi da adibire ad uffici del cluster portuale; uno spazio, nel lato nord, che potrà essere destinato a mercato ittico, con la previsione di una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. E, infine, una sala conferenze da circa 170 posti che, con un toccante momento di raccoglimento alla presenza di colleghi e famigliari, è stata intitolata a Monica Cozzi, funzionaria della Direzione demanio nord dell'AdSP, prematuramente scomparsa lo scorso anno. L'inaugurazione del Centro servizi per il porto chiude un'articolata mattinata di incontri con la stampa per illustrare i lavori realizzati dall'Ente nello scalo di Porto Torres, con sopralluoghi nelle principali aree portuali interessate da interventi infrastrutturali. A partire dal nuovo Scalo di alaggio e varo, per il quale sono in corso le ultime rifiniture. L'infrastruttura, composta da un bacino di 40 mt di lunghezza e 14 di larghezza, dotata di travel lift da 700 tonnellate (collaudato nel mese di ottobre 2024), è stata finanziata con 3 milioni e 100 mila euro di fondi comunitari FSC 2014 - 2020 su un importo complessivo di circa 5 milioni e 600 mila. L'infrastruttura andrà a soddisfare le esigenze del fiorente comparto della cantieristica nautica del nord ovest isolano. Per proseguire con il cantiere del prolungamento dell'Antemurale di ponente, in particolare nella banchina Alti Fondali dove sono stoccati i dissuasori anti-strascico che verranno immersi nelle prossime settimane nell'area del parco dell'Asinara, completando così l'ottemperamento delle 22 gravose prescrizioni previste dal Decreto Via. Ulteriori sopralluoghi sono stati effettuati nei nuovi check point di security, strutture modulari che, oltre alla mera funzione principale di controllo dei passeggeri in partenza, garantiscono spazi per l'attesa, servizi igienici e comfort soprattutto nelle giornate di picco massimo dei traffici. Ma anche Per il futuro, sono diverse le opere rilevanti per lo sviluppo dello scalo: Il dragaggio dei fondali nel bacino del Porto Civico, per il quale sono attualmente stanziati 7 milioni di euro; il Centro servizi nella Banchina

Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

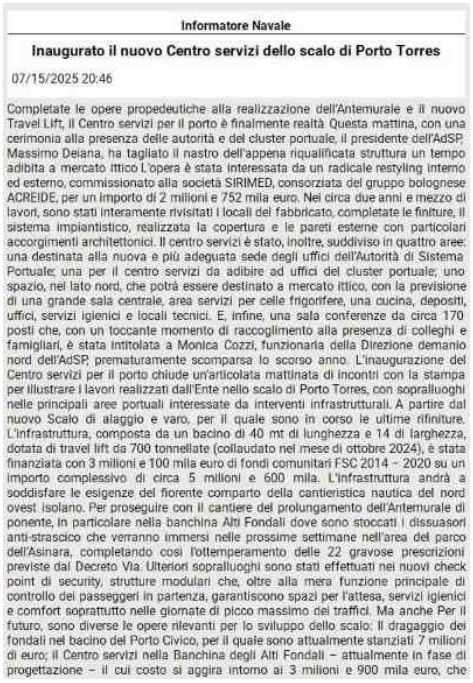
degli Alti Fondali - attualmente in fase di progettazione - il cui costo si aggira intorno ai 3 milioni e 900 mila euro, che ospiterà un piccolo terminal passeggeri. Il secondo lotto della Darsena servizi che, conclusa la fase progettuale e di realizzazione dei lavori, concorrerà al più ampio processo di configurazione di un nuovo layout del Porto civico con nuovi ormeggi per le imbarcazioni dedicate all'attività peschereccia e per quelle adibite ai servizi tecnico nautici. Il lato esterno, una volta completato, diventerà una banchina commerciale e crocieristica di 300 metri di lunghezza. La Piastra logistica del nord ovest della Sardegna. Opera che, con la realizzazione di una vasca di colmata nel tratto di bacino portuale tra la radice della diga di sopraflutto ed il pontile dei Prodotti secchi Eni, prevede la creazione di nuovi banchinamenti e spazi per il comparto merci e per nuove iniziative produttive. In tema green, infine, il Millepiedi, impianto idraulico per la cattura dell'energia dal mar, finanziato con 3 milioni e 800 mila euro di fondi Pnrr che verrà realizzato nella diga di sopraflutto del porto industriale. "Il Centro servizi per il porto, nuova casa e punto di riferimento della comunità portuale portotorrese, rappresenta il simbolo della graduale rivoluzione innescata dall'Ente nello scalo del nord ovest - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il porto, è sotto gli occhi di tutti, sta vivendo una stagione di particolare fermento e dinamismo, con numerosi interventi completati, cantieri aperti e opere infrastrutturali che, a breve, potranno andare in appalto e proiettare lo scalo verso una definitiva dimensione moderna e competitiva".

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

Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

Inaugurato il nuovo Centro servizi dello scalo di Porto Torres



Informatore Navale

Inaugurato il nuovo Centro servizi dello scalo di Porto Torres

07/15/2025 20:46

Completate le opere propedeutiche alla realizzazione dell'Antemurale e il nuovo Travel Lift, il Centro servizi per il porto è finalmente realtà Questa mattina, con una cerimonia alla presenza delle autorità e del cluster portuale, il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, ha tagliato il nastro dell'appena riqualificata struttura un tempo adibita a mercato ittico L'opera è stata interessata da un radicale restyling interno ed esterno, commissionato alla società SIRIMED, consorziata del gruppo bolognese ACREIDE, per un importo di 2 milioni e 752 mila euro. Nei circa due anni e mezzo di lavori, sono stati interamente rivisitati i locali del fabbricato, completate le finiture, il sistema impiantistico, realizzata la copertura e le pareti esterne con particolari accorgimenti architettonici. Il centro servizi è stato, inoltre, suddiviso in quattro aree: una destinata alla nuova e più adeguata sede degli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale; una per il centro servizi da adibire ad uffici del cluster portuale; uno spazio, nel lato nord, che potrà essere destinato a mercato ittico, con la previsione di una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. E, infine, una sala conferenze da circa 170 posti che, con un toccante momento di raccoglimento alla presenza di colleghi e famigliari, è stata intitolata a Monica Cozzi, funzionaria della Direzione demanio nord dell'AdSP, prematuramente scomparsa lo scorso anno. L'inaugurazione del Centro servizi per il porto chiude un'articolata mattinata di incontri con la stampa per illustrare i lavori realizzati dall'Ente nello scalo di Porto Torres, con sopralluoghi nelle principali aree portuali interessate da interventi infrastrutturali. A partire dal nuovo Scalo di alaggio e varo, per il quale sono in corso le ultime rifiniture. L'infrastruttura, composta da un bacino di 40 mt di lunghezza e 14 di larghezza, dotata di travel lift da 700 tonnellate (collaudato nel mese di ottobre 2024), è stata finanziata con 3 milioni e 100 mila euro di fondi comunitari FSC 2014 – 2020 su un importo complessivo di circa 5 milioni e 600 mila. L'infrastruttura andrà a soddisfare le esigenze del fiorente comparto della cantieristica nautica del nord ovest isolano. Per proseguire con il cantiere del prolungamento dell'Antemurale di ponente, in particolare nella banchina Alti Fondali dove sono stoccati i dissuasori anti-strascico che verranno immersi nelle prossime settimane nell'area del parco dell'Asinara, completando così l'ottemperamento delle 22 gravose prescrizioni previste dal Decreto Via. Ulteriori sopralluoghi sono stati effettuati nei nuovi check point di security, strutture modulari che, oltre alla mera funzione principale di controllo dei passeggeri in partenza, garantiscono spazi per l'attesa, servizi igienici e comfort soprattutto nelle giornate di picco massimo dei traffici. Ma anche Per il futuro, sono diverse le opere rilevanti per lo sviluppo dello scalo: Il dragaggio dei fondali nel bacino del Porto Civico, per il quale sono attualmente stanziati 7 milioni di euro; il Centro servizi nella Banchina degli Alti Fondali – attualmente in fase di progettazione – il cui costo si aggira intorno ai 3 milioni e 900 mila euro, che

Completate le opere propedeutiche alla realizzazione dell'Antemurale e il nuovo Travel Lift, il Centro servizi per il porto è finalmente realtà Questa mattina, con una cerimonia alla presenza delle autorità e del cluster portuale, il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana, ha tagliato il nastro dell'appena riqualificata struttura un tempo adibita a mercato ittico L'opera è stata interessata da un radicale restyling interno ed esterno, commissionato alla società SIRIMED, consorziata del gruppo bolognese ACREIDE, per un importo di 2 milioni e 752 mila euro. Nei circa due anni e mezzo di lavori, sono stati interamente rivisitati i locali del fabbricato, completate le finiture, il sistema impiantistico, realizzata la copertura e le pareti esterne con particolari accorgimenti architettonici. Il centro servizi è stato, inoltre, suddiviso in quattro aree: una destinata alla nuova e più adeguata sede degli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale; una per il centro servizi da adibire ad uffici del cluster portuale; uno spazio, nel lato nord, che potrà essere destinato a mercato ittico, con la previsione di una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. E, infine, una sala conferenze da circa 170 posti che, con un toccante momento di raccoglimento alla presenza di colleghi e famigliari, è stata intitolata a Monica Cozzi, funzionaria della Direzione demanio nord dell'AdSP, prematuramente scomparsa lo scorso anno. L'inaugurazione del Centro servizi per il porto chiude un'articolata mattinata di incontri con la stampa per illustrare i lavori realizzati dall'Ente nello scalo di Porto Torres, con sopralluoghi nelle principali aree portuali interessate da interventi infrastrutturali. A partire dal nuovo Scalo di alaggio e varo, per il quale sono in corso le ultime rifiniture. L'infrastruttura, composta da un bacino di 40 mt di lunghezza e 14 di larghezza, dotata di travel lift da 700 tonnellate (collaudato nel mese di ottobre 2024), è stata finanziata con 3 milioni e 100 mila euro di fondi comunitari FSC 2014 - 2020 su un importo complessivo di circa 5 milioni e 600 mila. L'infrastruttura andrà a soddisfare le esigenze del fiorente comparto della cantieristica nautica del nord ovest isolano. Per proseguire con il cantiere del prolungamento dell'Antemurale di ponente, in particolare nella banchina Alti Fondali dove sono stoccati i dissuasori anti-strascico che verranno immersi nelle prossime settimane nell'area del parco dell'Asinara, completando così l'ottemperamento delle 22 gravose prescrizioni previste dal Decreto Via. Ulteriori sopralluoghi sono stati effettuati nei nuovi check point di security, strutture modulari che, oltre alla mera funzione principale di controllo dei passeggeri in partenza, garantiscono spazi per l'attesa, servizi igienici e comfort soprattutto nelle giornate di picco massimo dei traffici. Ma anche Per il futuro, sono diverse le opere rilevanti per lo sviluppo dello scalo: Il dragaggio dei fondali nel bacino del Porto Civico, per il

Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

quale sono attualmente stanziati 7 milioni di euro; il Centro servizi nella Banchina degli Alti Fondali - attualmente in fase di progettazione - il cui costo si aggira intorno ai 3 milioni e 900 mila euro, che ospiterà un piccolo terminal passeggeri. Il secondo lotto della Darsena servizi che, conclusa la fase progettuale e di realizzazione dei lavori, concorrerà al più ampio processo di configurazione di un nuovo layout del Porto civico con nuovi ormeggi per le imbarcazioni dedicate all'attività peschereccia e per quelle adibite ai servizi tecnico nautici. Il lato esterno, una volta completato, diventerà una banchina commerciale e crocieristica di 300 metri di lunghezza. La Piastra logistica del nord ovest della Sardegna. Opera che, con la realizzazione di una vasca di colmata nel tratto di bacino portuale tra la radice della diga di sopraflutto ed il pontile dei Prodotti secchi Eni, prevede la creazione di nuovi banchinamenti e spazi per il comparto merci e per nuove iniziative produttive. In tema green, infine, il Millepiedi, impianto idraulico per la cattura dell'energia dal mar, finanziato con 3 milioni e 800 mila euro di fondi Pnrr che verrà realizzato nella diga di sopraflutto del porto industriale. "Il Centro servizi per il porto, nuova casa e punto di riferimento della comunità portuale portotorrese, rappresenta il simbolo della graduale rivoluzione innescata dall'Ente nello scalo del nord ovest - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Il porto, è sotto gli occhi di tutti, sta vivendo una stagione di particolare fermento e dinamismo, con numerosi interventi completati, cantieri aperti e opere infrastrutturali che, a breve, potranno andare in appalto e proiettare lo scalo verso una definitiva dimensione moderna e competitiva".

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

Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Mare di Sardegna, completato l'iter di adozione del Documento di Programmazione Strategica



Informazioni Marittime

Mare di Sardegna, completato l'iter di adozione del Documento di Programmazione Strategica

07/15/2025 09:24

Con questo passaggio istituzionale, il comitato di gestione dell'ente portuale assicura la regolare prosecuzione delle iniziative economiche ed imprenditoriali in corso Con l'adozione da parte del comitato di gestione, si conclude la prima fase del lungo percorso di analisi e confronto per la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (Dpss). Dopo tre lunghi anni di gestazione, l'organo dell'AdSP del Mare di Sardegna ha ufficialmente adottato il corposo documento che definisce un criterio guida, a livello sistemico, finalizzato ad implementare, in maniera armonica, la capacità infrastrutturale, di attrazione e generazione dei traffici marittimi dei porti di competenza; ma anche stimolare nuove iniziative economiche ed imprenditoriali, come le attività industriali, logistiche, la cantieristica della nautica da diporto, i servizi al diportismo e la pesca. Un primo step procedurale, dunque, al quale seguirà la sottoposizione a Conferenza di servizi decisoria con il coinvolgimento dei Comuni interessati e della Regione Autonoma della Sardegna, chiamata a rilasciare la successiva intesa istituzionale. Passaggi i cui esiti potranno comportare la prosecuzione dell'iter di approvazione o, in presenza di eventuali modifiche del documento, la necessaria riadozione. Successivamente, il Documento definitivo verrà trasmesso al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Regione per l'espressione formale dell'intesa, previa acquisizione del parere della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità portuali. L' iter si concluderà con un decreto ministeriale di approvazione. Sempre in tema di pianificazione e programmazione strategica dell'ente, nella seduta il comitato di gestione ha adottato l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano regolatore portuale di Cagliari per la banchina contenitori del Porto canale. L'ATF è finalizzato ad estendere l'attuale destinazione delle aree banchinali, attualmente limitate al solo traffico container, anche ad eventuali ulteriori funzioni portuali, industriali e servizi logistici per favorire lo sviluppo delle attività produttive di recente o di futuro insediamento nelle aree retrostanti. Rientra nel programma di rilancio del compendio anche il rinnovo ventennale dell'autorizzazione allo svolgimento delle operazioni portuali per la società Mito, il cui obiettivo è consolidare e potenziare i già positivi volumi di traffico contenitori registrati negli ultimi anni, prevedendo nuovi investimenti per l'acquisto di attrezzatura (gru di banchina, automezzi ecc) ed un incremento dell'attuale organico. Provvedimento propedeutico e funzionale al rilascio, con ampliamento, dell'attuale concessione demaniale terminalistica, che il Comitato di Gestione ha rilasciato per vent'anni, con clausola, richiesta dalle Organizzazioni sindacali, di assorbimento prioritario dei dipendenti della K.A.L.POR.T. in possesso delle adeguate abilitazioni.

Con questo passaggio istituzionale, il comitato di gestione dell'ente portuale assicura la regolare prosecuzione delle iniziative economiche ed imprenditoriali in corso Con l'adozione da parte del comitato di gestione, si conclude la prima fase del lungo percorso di analisi e confronto per la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (Dpss). Dopo tre lunghi anni di gestazione, l'organo dell'AdSP del Mare di Sardegna ha ufficialmente adottato il corposo documento che definisce un criterio guida, a livello sistemico, finalizzato ad implementare, in maniera armonica, la capacità infrastrutturale, di attrazione e generazione dei traffici marittimi dei porti di competenza; ma anche stimolare nuove iniziative economiche ed imprenditoriali, come le attività industriali, logistiche, la cantieristica della nautica da diporto, i servizi al diportismo e la pesca. Un primo step procedurale, dunque, al quale seguirà la sottoposizione a Conferenza di servizi decisoria con il coinvolgimento dei Comuni interessati e della Regione Autonoma della Sardegna, chiamata a rilasciare la successiva intesa istituzionale. Passaggi i cui esiti potranno comportare la prosecuzione dell'iter di approvazione o, in presenza di eventuali modifiche del documento, la necessaria riadozione. Successivamente, il Documento definitivo verrà trasmesso al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Regione per l'espressione formale dell'intesa, previa acquisizione del parere della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità portuali. L' iter si concluderà con un decreto ministeriale di approvazione. Sempre in tema di pianificazione e programmazione strategica dell'ente, nella seduta il comitato di gestione ha adottato l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano regolatore portuale di Cagliari per la banchina contenitori del Porto canale. L'ATF è finalizzato ad estendere l'attuale destinazione delle aree banchinali, attualmente limitate al solo traffico container, anche ad eventuali ulteriori funzioni portuali, industriali e servizi logistici per favorire lo sviluppo delle attività produttive di recente o di futuro insediamento nelle aree retrostanti. Rientra nel programma di rilancio del compendio anche il rinnovo ventennale dell'autorizzazione allo svolgimento delle operazioni portuali per la società Mito, il cui obiettivo è consolidare e potenziare i già positivi volumi di traffico contenitori registrati negli ultimi anni, prevedendo nuovi investimenti per l'acquisto di attrezzatura (gru di banchina, automezzi ecc) ed un incremento dell'attuale organico. Provvedimento propedeutico e funzionale al rilascio, con ampliamento, dell'attuale concessione demaniale terminalistica, che il Comitato di Gestione ha rilasciato per vent'anni, con clausola, richiesta dalle Organizzazioni sindacali, di assorbimento prioritario dei dipendenti della K.A.L.POR.T. in possesso delle adeguate abilitazioni. Altro punto cruciale per lo sviluppo della portualità, l'approvazione del conferimento dell'incarico legale e dell'impugnazione del Decreto del ministero dell'Ambiente, di

concerto con il Ministero della Cultura - Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, che ha espresso parere negativo sulla compatibilità ambientale delle vasche di colmata previste negli specchi acquei del pontile ex Palmera, di fatto compromettendo l'esito dell'intero progetto di dragaggio del bacino portuale di Olbia. Oltre all'approvazione delle note di assestamento del bilancio di previsione 2025 e all'aggiornamento del programma triennale delle opere pubbliche, degli acquisti di forniture e servizi, il comitato ha espresso parere favorevole al rinnovo e ampliamento, per 10 anni, della concessione demaniale marittima assentita alla società Luna Rossa Challenge. "L'adozione del Dpss rappresenta un primo traguardo fondamentale per una pianificazione armonica futura degli scali di Sistema - spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - L'iter di approvazione sarà ancora lungo, ma, nel frattempo, con l'ATF del Porto Canale, il ricorso contro il parere negativo del Decreto Ministeriale sulle vasche di colmata ad Olbia e tutte le iniziative in atto nei porti di competenza assicuriamo la piena attività degli scali e la regolare prosecuzione delle iniziative economiche ed imprenditoriali in corso, pronti al culmine di una stagione di traffici che punta a superare i livelli record già registrati lo scorso anno". Condividi Tag porti sardegna Articoli correlati.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Il presidente dell'AdSp Deiana: «Viviamo una bella stagione di fermento e dinamismo»

Porto, taglio del nastro er il nuovo Centro servizi

L'inaugurazione della struttura che ospitava l'ex mercato ittico Un restyling da quasi 3 milioni di euro con quattro macro aree La sede Progetti

GAVINO MASIA


PORTO TORRES

Porto, taglio del nastro per il nuovo Centro servizi

L'inaugurazione della struttura che ospitava l'ex mercato ittico
Un restyling da quasi 3 milioni di euro con quattro macro aree

Bimbi e genitori ritornano a giocare in strada grazie all'iniziativa dell'associazione Circolare

Porto Torres Le nuove opere infrastrutturali già appaltate o terminate all'interno dello scalo marittimo turritano ammontano a 48 milioni e 835mila euro. Quelle in progettazione, finanziate o da finanziare, prevedono invece un quadro economico di circa 150 milioni di euro.

Tra le opere che l'Adsp ha già terminato c'è il Centro servizi per il porto, ovvero il fabbricato dell'ex mercato ittico, che è stato inaugurato ieri mattina alla presenza delle autorità e del cluster portuale. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Massimo Deiana, ha tagliato il nastro della struttura appena riqualificata: un restyling interno ed esterno commissionato alla società Sirimed, consorziata del gruppo bolognese Acreide, per un importo di 2 milioni e 752mila euro.

Centro È stato suddiviso in quattro macro aree: una è destinata alla sede degli uffici dell'Adsp, una da adibire a uffici del cluster portuale, uno spazio, nel lato nord, è destinato a mercato ittico e con la previsione di una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici.

La sala conferenze da circa 170 posti è stata intitolata a Monica Cozzi, con un toccante momento di raccoglimento alla presenza di colleghi e familiari, funzionaria della direzione demanio nord dell'AdSP, prematuramente scomparsa lo scorso anno.

Scalo di alaggio Sono in corso le ultime rifiniture dell'infrastruttura, composta da un bacino di 40 metri di lunghezza e 14 di larghezza, dotata di travel lift da 700 tonnellate e collaudata a ottobre 2024. La struttura è stata finanziata con 3 milioni e 100mila euro di fondi comunitari Fsc 2014-2020 su un importo complessivo di circa 5 milioni e 600mila euro.

E andrà a soddisfare le esigenze che il comparto della cantieristica nautica del nord ovest isolano attende da tempo.

Antemurale di ponente Nella banchina Alti fondali sono stoccati i dissuasori anti-strascico, che verranno immersi nelle prossime settimane nell'area del parco dell'Asinara completando così l'ottemperamento delle 22 prescrizioni previste dal decreto Via. Ulteriori sopralluoghi sono stati effettuati ieri mattina nei nuovi check point di security, strutture modulari che, oltre alla funzione principale di controllo dei passeggeri in partenza, garantiscono spazi per l'attesa, servizi igienici e comfort soprattutto nelle giornate di picco massimo dei traffici.

Opere in progettazione La Piastra logistica del nord ovest della Sardegna, progetto da 86 milioni di

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

euro ora all'attenzione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Prevede la realizzazione di una vasca di colmata nel tratto di bacino portuale tra la radice della diga di sopraflutto e il pontile dei prodotti secchi Eni, con la creazione di nuovi banchinamenti e spazi per il comparto merci e per nuove iniziative produttive. In tema green, il MillepieTra le opere in progettazione la Piastra logistica del nord ovest Sardegna (da 86 milioni di euro) ora al vaglio del Consiglio superiore dei lavori pubblici di, impianto idraulico per la cattura dell'energia dal mare, finanziato con 3 milioni e 800mila euro di fondi Pnrr che verrà realizzato nella diga di sopraflutto del porto industriale. Per l'elettrificazione delle banchine portuali sono già stati consegnati i lavori e la quota a disposizione per il porto turritano è di 12 milioni e 791mila euro. Nella banchina degli Alti fondali è prevista la demolizione dei vecchi manufatti e la realizzazione di un terminal crociere con 5 milioni di euro. Ancora, una nuova pavimentazione nel molo di ponente (3 milioni) e il progetto esecutivo è stato già approvato. «Il porto, è sotto gli occhi di tutti, sta vivendo una stagione di particolare fermento e dinamismo, con numerosi interventi completati, cantieri aperti e opere infrastrutturali che, a breve, potranno andare in appalto e proiettare lo scalo verso una definitiva dimensione moderna e competitiva - ha detto Deiana - Il Centro servizi rappresenta il simbolo della graduale rivoluzione innescata dall'Ente nello scalo del nord ovest». All'inaugurazione presenti i dirigenti dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna, il segretario generale Natale Ditel e il responsabile dell'ufficio di Porto Torres Marco Mura.

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

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Il porto cantiere Braccio di ferro sulle "vasche" bocciate dal ministero

Stop al dragaggio all'Isola Bianca l'Authority impugna il decreto

GIANDOMENICO MELE


OLBIA

Il porto cantiere Braccio di ferro sulle "vasche" bocciate dal ministero

Stop al dragaggio all'Isola Bianca l'Authority impugna il decreto

Aperta tutta l'estate al museo Mast la mostra realizzata col Man di Nuoro

San Teodoro Il progetto Nostos ispirato alla Grotta del papa a Tavolara

La Festa sarda e i fuochi artificiali illuminano l'estate di Golfo Aranci

Olbia L'Autorità portuale ha incaricato un legale per impugnare il decreto del ministero dell'Ambiente che, insieme al ministero della Cultura (Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio) aveva espresso parere negativo sulla compatibilità ambientale delle vasche di colmata previste negli specchi acquei del pontile "ex Palmera", di fatto compromettendo l'esito dell'intero progetto di dragaggio del bacino portuale di Olbia.

La notizia è contenuta nel documento strategico di sistema, approvato dal Comitato di gestione dell'Authority sarda. Il provvedimento impugnato blocca il progetto sui dragaggi nel golfo di Olbia per portare i fondali dell'Isola Bianca e del porto Cocciani a -10 metri e i fondali della canaletta a -11 metri. Un atto necessario, per il quale l'Authority aveva 60 giorni di tempo, con il quale di fatto Massimo Deiana, presidente uscente, termina il mandato. Sarà quindi il nuovo presidente a scontrarsi con il funzionario del ministero della Cultura. Parallelamente, però, va avanti l'attività diplomatica del Comune di Olbia, visto che non è un segreto l'ottimo rapporto esistente tra il sindaco Settimo Nizzi e il ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin, compagni di partito in Forza Italia. Da parte sua Deiana ha confermato come «con il ricorso contro il parere negativo del decreto ministeriale sulle vasche di colmata ad Olbia e tutte le iniziative in atto nei porti di competenza, assicuriamo la piena attività degli scali e la regolare prosecuzione delle iniziative economiche e imprenditoriali in corso, pronti al culmine di una stagione di traffici che punta a superare i livelli record dello scorso anno».

Il decreto del ministero dell'Ambiente nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale, aveva recepito il giudizio negativo espresso dal ministero della Cultura per le parti del progetto riferite alle vasche di colmata nord nell'area denominata "pontile ex Palmera" , pur essendosi espresso positivamente sulle condizioni ambientali delle opere previste dal progetto. Il Mase, nonostante il via libera da parte della Regione e quello della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale Via e Vas, aveva così espresso giudizio negativo sulla compatibilità ambientale del progetto sui dragaggi nel golfo di Olbia. I funzionari avevano motivato nel diniego che "la linea di costa interessata dalla realizzazione delle vasche di colmata nord costituisce uno dei rari tratti di morfologia costiera naturale risparmiato dai banchinamenti, che hanno nel tempo artificializzato il tratto di costa a nord dell'abitato; il progetto mostra che le vasche di colmata di fatto si tradurranno in un ulteriore ampissimo banchinamento della fascia di costa (per circa 5 ettari)". Il ministero della Cultura, dunque, ritiene che le vasche di colmata possano danneggiare il paesaggio in violazione di un decreto del 1965, che dichiarava la zona litoranea del comune di Olbia nella quale ricade l'intervento "di notevole interesse pubblico",

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

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

in quanto "fra le più belle zone della costa orientale della Sardegna, per l'eccezionale susseguirsi di quadri naturali offerti da innumerevoli promontori granitici che emergono dal mare purissimo". Il porto di Olbia, senza le operazioni di dragaggio, rischia nel giro di pochi anni di non poter più far attraccare le navi da crociera di ultima generazione oppure i nuovi traghetti che hanno lunghezze e pescaggio anche superiori a navi da crociera.

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

Sea Reporter

Olbia Golfo Aranci

AdSP del Mare di Sardegna: completato l'iter di adozione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema


Sea Reporter

AdSP del Mare di Sardegna: completato l'iter di adozione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema

07/15/2025 13:18 Redazione Seareporter

Con l'adozione odierna da parte del Comitato di Gestione, si conclude la prima fase del lungo percorso di analisi e confronto per la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS). Questo pomeriggio, dopo tre lunghi anni di gestazione, l'organo dell'AdSP del Mare di Sardegna ha ufficialmente adottato il corposo documento che definisce un criterio guida, a livello sistemico, finalizzato ad implementare, in maniera armonica, la capacità infrastrutturale, di attrazione e generazione dei traffici marittimi dei porti di competenza; ma anche stimolare nuove iniziative economiche ed imprenditoriali, come le attività industriali, logistiche, la cantieristica della nautica da diporto, i servizi al diportismo e la pesca. Un primo step procedurale, dunque, al quale seguirà la sottoposizione a Conferenza di servizi decisoria con il coinvolgimento dei Comuni interessati e della Regione Autonoma della Sardegna, chiamata a rilasciare la successiva intesa istituzionale. Passaggi i cui esiti potranno comportare la prosecuzione dell'iter di approvazione o, in presenza di eventuali modifiche del documento, la necessaria riadozione. Successivamente, il Documento definitivo verrà trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Regione per l'espressione formale dell'intesa, previa acquisizione del parere della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità portuali. L' iter si concluderà con un decreto ministeriale di approvazione. Sempre in tema di pianificazione e programmazione strategica dell'Ente, nella seduta odierna il Comitato di Gestione ha adottato l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano regolatore portuale di Cagliari per la banchina contenitori del Porto canale. L'ATF è finalizzato ad estendere l'attuale destinazione delle aree banchinali, attualmente limitate al solo traffico container, anche ad eventuali ulteriori funzioni portuali, industriali e servizi logistici per favorire lo sviluppo delle attività produttive di recente o di futuro insediamento nelle aree retrostanti. Rientra nel programma di rilancio del compendio anche il rinnovo ventennale dell'autorizzazione allo svolgimento delle operazioni portuali per la società Mito , il cui obiettivo è consolidare e potenziare i già positivi volumi di traffico contenitori registrati negli ultimi anni, prevedendo nuovi investimenti per l'acquisto di attrezzatura (gru di banchina, automezzi ecc) ed un incremento dell'attuale organico. Provvedimento propedeutico e funzionale al rilascio, con ampliamento, dell'attuale concessione demaniale terminalistica , che il Comitato di Gestione ha rilasciato per vent'anni, con clausola, richiesta dalle Organizzazioni sindacali, di assorbimento prioritario dei dipendenti della K.A.L.POR.T. in possesso delle adeguate abilitazioni. Altro punto cruciale per lo sviluppo della portualità, l'approvazione del conferimento dell'incarico legale e dell' impugnazione del Decreto del Ministero dell'Ambiente, di concerto con il Ministero della Cultura - Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio , che ha espresso parere

Sea Reporter

Olbia Golfo Aranci

negativo sulla compatibilità ambientale delle vasche di colmata previste negli specchi acquei del pontile ex Palmera, di fatto compromettendo l'esito dell'intero progetto di dragaggio del bacino portuale di Olbia. Sempre nella mattinata odierna, oltre all'approvazione delle note di assestamento del bilancio di previsione 2025 e all'aggiornamento del programma triennale delle opere pubbliche, degli acquisti di forniture e servizi, il Comitato ha espresso parere favorevole al rinnovo e ampliamento, per 10 anni, della concessione demaniale marittima assentita alla società Luna Rossa Challenge " L'adozione del DPSS rappresenta un primo traguardo fondamentale per una pianificazione armonica futura degli scali di Sistema - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - L'iter di approvazione sarà ancora lungo, ma, nel frattempo, con l'ATF del Porto Canale, il ricorso contro il parere negativo del Decreto Ministeriale sulle vasche di colmata ad Olbia e tutte le iniziative in atto nei porti di competenza assicuriamo la piena attività degli scali e la regolare prosecuzione delle iniziative economiche ed imprenditoriali in corso, pronti al culmine di una stagione di traffici che punta a superare i livelli record già registrati lo scorso anno".

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

Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

Inaugurato il nuovo Centro servizi di Porto Torres



Shipping Italy

Inaugurato il nuovo Centro servizi di Porto Torres

07/15/2025 14:40 Nicola Capuzzo

Porti Alle battute finali la realizzazione del nuovo scalo di alaggio e varo del porto sardo di REDAZIONE SHIPPING ITALY A distanza di due anni e mezzo dall'inizio dei lavori, è stato inaugurato questa mattina il nuovo Centro servizi dello scalo di Porto Torres. Oggetto di un restyling interno ed esterno, l'edificio, in precedenza un mercato ittico, è stato rivisitato grazie a lavori di vario genere e consta ora di quattro aree, inclusa una dedicata a ospitare la sede locale della Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Le altre tre, spiega lo stesso ente, sono state rispettivamente dedicate ad altre attività, tra cui uffici del cluster portuale; uno spazio, nel lato nord, che potrà essere destinato a mercato ittico, e infine, una sala conferenze da circa 170 posti intitolata a Monica Cozzi, funzionaria della Direzione demanio nord dell'AdSP, prematuramente scomparsa lo scorso anno. L'inaugurazione del Centro servizi ha chiuso una mattinata caratterizzata da sopralluoghi nelle aree interessate dai principali interventi infrastrutturali, a partire da quelli relativi alla realizzazione del nuovo scalo di alaggio e varo. Giunta alle "ultime rifiniture", l'opera consterà di un bacino di 40 metri di lunghezza e 14 di larghezza, dotata di travel lift da 700 tonnellate (collaudato nel mese di ottobre 2024). Finanziata con 3 milioni e 100 mila euro di fondi comunitari FSC 2014 – 2020 (su un importo complessivo di circa 5 milioni e 600 mila), l'infrastruttura andrà a soddisfare le esigenze del comparto della cantieristica nautica del nord ovest isolano. Altri sopralluoghi sono stati effettuati al cantiere del prolungamento dell'Antemurale di ponente, in particolare nella banchina Alti Fondali, dove sono stoccati i dissuasori anti-strascico che nelle prossime settimane n verranno immersi nell'area del parco dell'Asinara, completando così l'ottemperamento delle 22 prescrizioni previste dal Decreto Via. E infine nuovi check point di security, che oltre al controllo dei passeggeri in partenza, "garantiscono spazi per l'attesa, servizi igienici e comfort soprattutto nelle giornate di picco massimo dei traffici", spiega l'AdSP, prematuramente scomparsa lo scorso anno. L'inaugurazione del Centro servizi ha chiuso una mattinata caratterizzata da sopralluoghi nelle aree interessate dai principali interventi infrastrutturali, a partire da quelli relativi alla realizzazione del nuovo scalo di alaggio e varo. Giunta alle "ultime rifiniture", l'opera consterà di un bacino di 40 metri di lunghezza e 14 di larghezza, dotata di travel lift da 700 tonnellate (collaudato nel mese di ottobre 2024). Finanziata con 3 milioni e 100 mila euro di fondi comunitari FSC 2014 - 2020 (su un importo complessivo di circa 5 milioni e 600 mila), l'infrastruttura andrà a soddisfare le esigenze del comparto della cantieristica nautica del nord ovest isolano. Altri sopralluoghi sono stati effettuati al cantiere del prolungamento dell'Antemurale di ponente, in particolare nella banchina Alti Fondali, dove sono stoccati i dissuasori anti-strascico che nelle prossime settimane n verranno immersi nell'area del parco dell'Asinara, completando così l'ottemperamento delle 22 prescrizioni previste dal Decreto Via. E infine nuovi check point di security, che oltre al controllo dei passeggeri in partenza, "garantiscono spazi per l'attesa, servizi igienici e comfort soprattutto nelle giornate di picco massimo dei traffici", spiega l'AdSP. Altre opere per lo sviluppo dello scalo di Porto Torres sono previste in futuro. Tra queste, ricorda l'ente, il dragaggio dei fondali nel bacino del Porto Civico, per il quale sono attualmente stanziati 7 milioni di euro; il Centro servizi nella Banchina degli Alti Fondali, ora in fase di progettazione - e dal costo di 3,9 milioni di euro, che ospiterà un piccolo terminal passeggeri; il secondo lotto della Darsena servizi che offrirà nuovi ormeggi per pescherecci e imbarcazioni adibite ai servizi tecnico nautici, mentre il lato esterno diventerà inoltre una banchina commerciale e crocieristica di 300 metri di lunghezza. A queste opere si aggiungerà la piastra logistica del nord ovest della Sardegna, con la realizzazione di una vasca di colmata nel tratto di bacino portuale tra la radice della diga di sopraflutto ed il pontile dei Prodotti secchi Eni, e che creerà nuovi banchinamenti e spazi per il comparto merci e per nuove iniziative produttive. Infine il Millepiedi, impianto idraulico per la cattura dell'energia dal mar,e finanziato con 3,8 milioni

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

di euro di fondi Pnrr che verrà realizzato nella diga di sopraflutto del porto industriale.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Cagliari

Cagliari sviluppa l'archeologia e i parchi regi


BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
Zes, qualcosa si muove
Impresa Portuale, tutto pronto per Gioia Tauro
A Umberto Masucci premio Guido Dorso
Cagliari sviluppa l'archeologia e i parchi regi
Genova e Ucraina avviano scambio delle *best practice*

Negli ultimi giorni nel porto di Cagliari l'Autorità di sistema portuale della Sardegna ha inaugurato un centro per la conservazione dei beni archeologici e il parco urbano della IV Regia fresco di riqualificazione. Il centro archeologico si trova nel tratto compreso tra la Calata della Fiera e via Pessagno, nel cuore del lungomare di Su Siccu. Funziona come deposito, laboratorio e come piccolo spazio espositivo dei reperti già in possesso o che verranno recuperati in futuro nelle acque del porto di Cagliari. Un fabbricato di circa 400 metri quadri, un tempo adibito ad officina della Guardia di Finanza, inserito in un lotto di circa un ettaro che, nell'ultimo anno, è stato sottoposto ad una radicale riqualificazione, per una spesa complessiva da parte dell'Adsp sarda di circa 650 mila euro. Il 9 luglio scorso il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha consegnato alla Soprintendente all'Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città metropolitana di Cagliari e le Province di Oristano e Sud Sardegna, Monica Stochino, le chiavi di questo riqualificato locale. Passando al parco urbano, l'inaugurazione è avvenuta l'11 luglio scorso e riguarda un parco nella località di Sa Scafa, sempre a Cagliari. Con un investimento di circa 1 milione e 600 mila euro è stata realizzata una totale e delicata riqualificazione del complesso della IV Regia, esteso 11 mila metri quadri e risalente alla metà del XIV secolo (il nome Quarta Regia si riferisce alla quarta parte del pescato che i pescatori lagunari versavano alle casse regie sotto forma di dazio fino al 1956). Fino a qualche anno fa è stato utilizzato come luogo di rimessaggio di barche ed attrezzature per la pesca. Il parco si integra perfettamente con la laguna attraverso tre piattaforme a portale, i miradouros, che, adagiandosi sugli scogli, creano un affaccio direttamente sull'acqua con vista su tre lati: una verso i monti di Capoterra, l'altro verso Castello e una sulle Torri di San Pacrazio e dell'Elefante. Alle spalle del belvedere è stata, infine, inserita un'area eventi pavimentata ed attrezzata che consentirà l'installazione temporanea di gazebo e strutture rimovibili.

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

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porti, si chiude l'iter parlamentare per la nomina di Rizzo a presidente

Oggi la seduta conclusiva della Commissione Trasporti alla Camera, poi l'assenso dei due presidenti di Regione. Intanto, su Tremestieri il duro affondo dell'ex ingegnere capo del Genio civile

LUCIO D'AMICO


Messina

Porti, si chiude l'iter parlamentare per la nomina di Rizzo a presidente

Il confronto tra il Pd e il commissario sui temi strategici

Incuria e degrado regnano nel torrente Badiazza

Farmacie

Il grande schermo

18

Oggi si chiude l'iter parlamentare, poi i presidenti delle due Regioni, Sicilia e Calabria, dovranno ufficialmente esprimere il loro parere (consenso o dissenso), a quel punto il ministero dei Trasporti potrà procedere alla nomina. A breve, dunque, l'ing. Francesco Rizzo dall'attuale ruolo di commissario straordinario passerà a quello di presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto.

Il nome di Rizzo rientra nel pacchetto delle nomime che si riferiscono a 9 Autorità di sistema. La Commissione Trasporti della Camera oggi concluderà l'esame delle proposte riguardanti, oltre a quella di Messina-Milazzo-Reggio-Villa San Giovanni, le Autorità di Bari (Francesco Mastro), Napoli (Raffaele Latrofa), Genova (Matteo Paroli), La Spezia (Bruno Pisano), Livorno (Davide Gariglio), Ravenna (Francesco Benevolo), Taranto (Giovanni Gugliotti), Trieste (Antonio Gurrieri), Restano da definire le spinose caselle di Cagliari, Palermo (dove c'è una rovente polemica tutta interna al Centrodestra) e Gioia Tauro. Restano in carica, invece, fino al prossimo anno i due presidenti messinesi, gli ingegneri Enzo Garofalo (che guida l'Autorità di sistema portuale di Ancona) e Francesco Di Sarcina (Sicilia Orientale Catania-Augusta).

Intanto, in attesa che arrivi la draga nel porto di Tremestieri, non si placano le polemiche per quella che l'ing.

Gaetano Sciacca, ex ingegnere capo del Genio civile, definisce «una pantomima». Il riferimento è all'assurda perdita di tempo prima di giungere alle autorizzazioni da parte della Regione siciliana e all'invasione dei Tir in pieno centro.

«Che si dica all'opinione pubblica una volta per sempre la verità. Il sindaco, l' Autorità di sistema portuale, la Prefettura non possono tacere - è l'affondo di Sciacca -. Perché tenere la città intera ostaggio dei Tir. Perché non fare ciò che andrebbe fatto? Perché nascondere la testa sotto la sabbia (mai esempio fu così calzante)? I cittadini messinesi meritano di conoscere la verità ancorché scomoda.

Il problema dell'insabbiamento del porto di Tremestieri - prosegue l'ex dirigente regionale - può essere risolto in modo semplice ed efficace se solo si volesse. Come? Va immediatamente realizzata una trappola per sedimenti sottoflutto per la prevenzione dell'insabbiamento che intercetti e accumuli la sabbia prima che raggiunga e insabbi il porto. La trappola per sedimenti consiste in una rientranza del litorale, ubicata immediatamente a sud del porto, che sfrutta la naturale direzione del moto ondoso per favorire il deposito selettivo della sabbia in un'area confinata e facilmente dragabile da terra.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

I sedimenti dragati vanno riutilizzati per il ripascimento nelle spiagge in erosione a nord di Tremestieri in contrada Veglia. Aspettiamo risposte».

® RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il confronto tra il Pd e il commissario sui temi strategici

Hyerace: «Pur nella differenza di posizioni politiche, è essenziale cooperare sulle questioni cruciali»


Messina

Porti, si chiude l'iter parlamentare per la nomina di Rizzo a presidente

Il confronto tra il Pd e il commissario sui temi strategici

Incuria e degrado regnano nel torrente Badiazza

Farmacie

Il grande schermo

18

I temi strategici della portualità messinese al centro del confronto tra il segretario provinciale del Pd, Armando Hyerace, e il commissario Francesco Rizzo.

Particolare attenzione è stata dedicata allo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali, alla gestione dei flussi passeggeri e merci, alla transizione energetica e alla qualità ambientale nelle aree portuali. È emersa una forte criticità legata all'insufficienza di organico ed è stato condiviso il bisogno di superare una visione frammentata degli interventi sul waterfront di Messina. È stata inoltre sottolineata la necessità, condivisa da entrambe le parti, di garantire tempi di reazione molto più rapidi rispetto a quelli recentemente registrati per af frontare l'insabbiamento del porto di Tremestieri, il cui protrarsi ha comportato disagi insostenibili per la città. In tal senso, è stato ribadito come il completamento del porto rappresenti una priorità assoluta, anche per il recupero e la piena valorizzazione dell'intero affaccio a mare della città. «Lo sviluppo del sistema portuale dello Stretto - dichiara Hyerace - è una sfida che richiede visione, programmazione e responsabilità condivisa. Anche nelle differenze politiche, ilPdritiene essenziale mantenere un confronto aperto e costruttivo.

Servono una strategia di lungo termine e la capacità di reagire con prontezza alle emergenze e accelerare i tempi di realizzazione delle opere già previste».

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

La Polizia a San Filippo, prefetta e questore visitano tutti gli uffici

Ad accoglierli la dirigente La Rosa e il sindaco Pino che ha espresso orgoglio per l'ospitalità temporanea

MARIA CATERINA CALOGERO


Milazzo

Ambulatorio di prossimità, i servizi nella sede ex Inam

La Polizia a San Filippo, prefetta e questore visitano tutti gli uffici

Rendiconto 2024, la commissione lo approva

Smaltimento illecito di rifiuti Multati 5 lidi e alcuni bagnanti

22

La prefetta Cosima Di Stasi e il questore Annino Gargano sono stati ieri mattina in visita ufficiale al Commissariato di Milazzo temporaneamente ospitato a San Filippo del Mela. Ad accoglierli la dirigente Lara La Rosa, gli agenti e il sindaco Gianni Pino.

Le due massime autorità hanno visitato gliufficioperativicheassicurano tutte le previste attività istituzionali. Al fine di garantire il più efficace servizio ai cittadini, sono stati allestiti in corso Garibaldi l'ufficio Denunce e in via Roma l'ufficio Passaporti e l'ufficio Stranieri, presso i quali i cittadini possono presentare querela, richiedere il passaporto.

A Milazzo invece opera l'Ufficio di frontiera allestito al molo Marullo in un locale messo a disposizione dall'Autorità portuale. «Ritengo che il Commissariato sia un importante presidio di legalità che afferma in maniera forte la presenza della Stato sul territorio - ha dichiarato il sindaco Pino - Sono orgoglioso di aver fatto in modo che il Commissariato di Milazzo sia ospitato, seppur temporaneamente, nel territorio filippese».

A margine dell'incontro, la prefetta ed il questore hanno confermato che è stato avviato l'iter di ristrutturazione dell'immobile confiscato in via Cumbo Borgia, a Milazzo. Ospiterà non solo il commissario di Milazzo ma anche la Polizia stradale di Barcellona. Sui tempi non si sono espressi.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, il segretario Pd Hyerace incontra il commissario Rizzo



Stretto Web

Messina, il segretario Pd Hyerace incontra il commissario Rizzo

07/15/2025 19:06 Danilo Loria

Messina, il segretario Pd Hyerace incontra il commissario Rizzo: al centro del confronto numerosi temi strategici per il futuro della portualità e del territorio messinese Si è svolto questo pomeriggio un incontro tra il Segretario Provinciale del Partito Democratico, Armando Hyerace , e il Commissario dell'Autorità Portuale dello Stretto, Francesco Rizzo . Al centro del confronto, numerosi temi strategici per il futuro della portualità e del territorio messinese. Particolare attenzione è stata dedicata allo stato di avanzamento dei progetti infrastrutturali, alla gestione dei flussi passeggeri e merci, alla transizione energetica e alla qualità ambientale nelle aree portuali. È emersa inoltre una forte criticità legata all'insufficienza di organico, che rischia di compromettere l'efficienza e la tempestività degli interventi dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, rendendo difficile una gestione uniforme e coordinata su tutta la circoscrizione portuale. Durante l'incontro è stato condiviso il bisogno di superare una visione frammentata degli interventi sul waterfront di Messina, lavorando invece a una programmazione armonica e di sistema, capace di tenere insieme le esigenze legate alla riqualificazione urbana con quelle del traffico crocieristico, commerciale e turistico, In quest'ottica, è stata avanzata la proposta di guardare al porto di Milazzo anche come nodo strategico per l'intercettazione di parte dei flussi crocieristici, contribuendo così ad alleggerire la pressione sul porto di Messina, ormai saturo. In parallelo, si è discusso della possibilità concreta di realizzare uno svincolo autostradale a Monforte San Giorgio, intervento che potrebbe contribuire significativamente a ridurre l'impatto del traffico su Milazzo e a favorire lo sviluppo dell'area industriale di Giammoro. È stata inoltre sottolineata la necessità, condivisa da entrambe le parti, di garantire tempi di reazione molto più rapidi rispetto a quelli recentemente registrati per affrontare l'insabbiamento del porto di Tremestieri, il cui protrarsi ha comportato disagi insostenibili per la città. In tal senso, è stato ribadito come il completamento del porto di Tremestieri rappresenti una priorità assoluta, anche per il recupero e la piena valorizzazione dell'intero affaccio a mare della città. Le parole di Hyerace "Lo sviluppo del sistema portuale dello Stretto è una sfida che richiede visione, programmazione e responsabilità condivisa. Anche nelle differenze politiche, il Partito Democratico ritiene essenziale mantenere un confronto aperto e costruttivo con le istituzioni del territorio. Solo così possiamo contribuire in modo serio e concreto a risolvere criticità strutturali evidenti e valorizzare pienamente il potenziale economico, logistico e turistico dei nostri porti. Serve una strategia di lungo termine, ma anche la capacità di reagire con prontezza alle emergenze e accelerare i tempi di realizzazione delle opere già previste ", ha affermato Hyerace.

Ansa.it

Augusta

Stop fonti fossili in porto di Pozzallo, gara per cold ironing


Ansa.it

Stop fonti fossili in porto di Pozzallo, gara per cold ironing

07/15/2025 12:08

Pubblicata la gara da 15 milioni di euro Il porto di Pozzallo dirà addio all'uso dei combustibili fossili finora indispensabili per la generazione di energia elettrica a bordo delle navi ormeggiate, che solitamente vengono alimentate da generatori accoppiati a motori diesel ausiliari, particolarmente inquinanti, oltre che fonte di disturbo alla fauna marina a causa del rumore. Grazie ad un bando del ministero dei Trasporti, vinto a settembre dell'anno scorso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale relativo al progetto "cold ironing" e ai fondi messi a disposizione dal Pnrr per un importo complessivo di circa 15 mln di euro, prenderà il via il sistema che consentirà alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica a terra per ottenere l'energia necessaria, garantendo l'obiettivo emissioni zero. A seguito della redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e di quello esecutivo, elaborati dall'Adsp con l'aiuto di professionalità esterne, è stata pubblicata oggi la gara che entro il prossimo 1 settembre aggiudicherà l'appalto. L'obiettivo realizzativo consiste nella elettrificazione delle banchine, appunto "cold ironing", attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla rete elettrica nazionale, che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati. "Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'infrastruttura portuale sia dotata di un sistema elettrico efficiente - dice il presidente Francesco Di Sarcina - elemento fondamentale per la fornitura del servizio è l'infrastruttura di terra. Questo intervento rientra nel processo di decarbonizzazione dei porti che abbiamo avviato tempo fa e che riguarda anche Augusta, Catania e Siracusa".

Pubblicata la gara da 15 milioni di euro Il porto di Pozzallo dirà addio all'uso dei combustibili fossili finora indispensabili per la generazione di energia elettrica a bordo delle navi ormeggiate, che solitamente vengono alimentate da generatori accoppiati a motori diesel ausiliari, particolarmente inquinanti, oltre che fonte di disturbo alla fauna marina a causa del rumore. Grazie ad un bando del ministero dei Trasporti, vinto a settembre dell'anno scorso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale relativo al progetto "cold ironing" e ai fondi messi a disposizione dal Pnrr per un importo complessivo di circa 15 mln di euro, prenderà il via il sistema che consentirà alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica a terra per ottenere l'energia necessaria, garantendo l'obiettivo emissioni zero. A seguito della redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e di quello esecutivo, elaborati dall'Adsp con l'aiuto di professionalità esterne, è stata pubblicata oggi la gara che entro il prossimo 1 settembre aggiudicherà l'appalto. L'obiettivo realizzativo consiste nella elettrificazione delle banchine, appunto "cold ironing", attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla rete elettrica nazionale, che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati. "Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'infrastruttura portuale sia dotata di un sistema elettrico efficiente - dice il presidente Francesco Di Sarcina - elemento fondamentale per la fornitura del servizio è l'infrastruttura di terra. Questo intervento rientra nel processo di decarbonizzazione dei porti che abbiamo avviato tempo fa e che riguarda anche Augusta, Catania e Siracusa".

Gazzetta del Sud

Augusta

Stop ai combustibili fossili nel porto di Pozzallo

Le navi spegneranno i motori ausiliari, collegandosi alla rete elettrica a terra per "ricaricarsi"


Sicilia

Dal carcere al Tindari Festival, detenuti e attori in scena con Ecuba

Dramma nel noccioleto Una comunità incredula per la morte di Biagio

Stop ai combustibili fossili nel porto di Pozzallo

Goletta Verde a Messina per il "blitz" No Ponte

15

Il porto di Pozzallo dirà addio all'uso dei combustibili fossili finora indispensabili per la generazione di energia elettrica a bordo delle navi ormeggiate, che solitamente vengono alimentate da generatori accoppiati a motori diesel ausiliari, particolarmente inquinanti, oltre che fonte di disturbo alla fauna marina a causa del rumore.

Grazie ad un bando del ministero dei Trasporti, vinto a settembre dell'anno scorso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale relativo al progetto "cold ironing" e ai fondi messi a disposizione dal Pnrr per un importo complessivo di circa 15 milioni di euro, prenderà il via il sistema che consentirà alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica a terra per ottenere l'energia necessaria, garantendo l'obiettivo emissioni zero.

A seguito della redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e di quello esecutivo, elaborati dall'Adsp con l'aiuto di professionalità esterne, è stata pubblicata oggi la gara che entro il prossimo 1 settembre aggiudicherà l'appalto.

L'obiettivo realizzativo consiste nella elettrificazione delle banchine, appunto «cold ironing», attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla rete elettrica nazionale, che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati.

«Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'infrastruttura portuale sia dotata di un sistema elettrico efficiente -dice il presidente Francesco Di Sarcina - elemento fondamentale per la fornitura del servizio è l'infrastruttura di terra.

Questo intervento rientra nel processo di decarbonizzazione dei porti che abbiamo avviato tempo fa e che riguarda anche Augusta, Catania e Siracusa».

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

IL Sicilia

Augusta

Porto di Pozzallo (RG), stop alle fonti fossili. Di Sarcina: "Pubblicata la gara per il cold ironing, continua il processo di decarbonizzazione"


IL Sicilia

Porto di Pozzallo (RG), stop alle fonti fossili. Di Sarcina: "Pubblicata la gara per il cold ironing, continua il processo di decarbonizzazione"

07/15/2025 12:15

Redazione Il porto di Pozzallo dirà addio all'uso dei combustibili fossili finora indispensabili per la generazione di energia elettrica a bordo delle navi ormeggiate, che solitamente vengono alimentate da generatori accoppiati a motori diesel ausiliari, particolarmente inquinanti, oltre che fonte di disturbo alla fauna marina a causa del rumore. Grazie ad un bando del ministero dei Trasporti, vinto a settembre dell'anno scorso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale relativo al progetto "cold ironing" e ai fondi messi a disposizione dal Pnrr per un importo complessivo di circa 15 milioni di euro , prenderà il via il sistema che consentirà alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica a terra per ottenere l'energia necessaria, garantendo l'obiettivo emissioni zero. A seguito della redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e di quello esecutivo, elaborati dall'Adsp con l'aiuto di professionalità esterne, è stata pubblicata oggi la gara che entro il prossimo 1 settembre aggiudicherà l'appalto. L'obiettivo realizzativo consiste nella elettrificazione delle banchine, appunto "cold ironing", attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla rete elettrica nazionale, che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati. "Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'infrastruttura portuale sia dotata di un sistema elettrico efficiente – dice il presidente Francesco Di Sarcina – elemento fondamentale per la fornitura del servizio è l'infrastruttura di terra. Questo intervento rientra nel processo di decarbonizzazione dei porti che abbiamo avviato tempo fa e che riguarda anche Augusta, Catania e Siracusa".

Redazione Il porto di Pozzallo dirà addio all'uso dei combustibili fossili finora indispensabili per la generazione di energia elettrica a bordo delle navi ormeggiate, che solitamente vengono alimentate da generatori accoppiati a motori diesel ausiliari, particolarmente inquinanti, oltre che fonte di disturbo alla fauna marina a causa del rumore. Grazie ad un bando del ministero dei Trasporti, vinto a settembre dell'anno scorso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale relativo al progetto "cold ironing" e ai fondi messi a disposizione dal Pnrr per un importo complessivo di circa 15 milioni di euro , prenderà il via il sistema che consentirà alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica a terra per ottenere l'energia necessaria, garantendo l'obiettivo emissioni zero. A seguito della redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e di quello esecutivo, elaborati dall'Adsp con l'aiuto di professionalità esterne, è stata pubblicata oggi la gara che entro il prossimo 1 settembre aggiudicherà l'appalto. L'obiettivo realizzativo consiste nella elettrificazione delle banchine, appunto "cold ironing", attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla rete elettrica nazionale, che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati. "Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'infrastruttura portuale sia dotata di un sistema elettrico efficiente - dice il presidente Francesco Di Sarcina - elemento fondamentale per la fornitura del servizio è l'infrastruttura di terra. Questo intervento rientra nel processo di decarbonizzazione dei porti che abbiamo avviato tempo fa e che riguarda anche Augusta, Catania e Siracusa".

LiveSicilia

Augusta

Pozzallo, il porto dirà addio all'uso di combustibili fossili


LiveSicilia

Pozzallo, il porto dirà addio all'uso di combustibili fossili

07/15/2025 10:47

POZZALLO – Il porto di Pozzallo dirà addio all'uso dei combustibili fossili finora indispensabili per la generazione di energia elettrica a bordo delle navi ormeggiate, che solitamente vengono alimentate da generatori accoppiati a motori diesel ausiliari, particolarmente inquinanti, oltre che fonte di disturbo alla fauna marina a causa del rumore. Grazie ad un bando del ministero dei Trasporti, vinto a settembre dell'anno scorso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale relativo al progetto "cold ironing" e ai fondi messi a disposizione dal Pnrr per un importo complessivo di circa 15 mln di euro, prenderà il via il sistema che consentirà alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica a terra per ottenere l'energia necessaria, garantendo l'obiettivo emissioni zero. A seguito della redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e di quello esecutivo, elaborati dall'Adsp con l'aiuto di professionalità esterne, è stata pubblicata oggi la gara che entro il prossimo 1 settembre aggiudicherà l'appalto. L'obiettivo realizzativo consiste nella elettrificazione delle banchine, appunto "cold ironing", attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla rete elettrica nazionale, che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati. "Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'infrastruttura portuale sia dotata di un sistema elettrico efficiente – dice il presidente Francesco Di Sarcina – elemento fondamentale per la fornitura del servizio è l'infrastruttura di terra. Questo intervento rientra nel processo di decarbonizzazione dei porti che abbiamo avviato tempo fa e che riguarda anche Augusta, Catania e Siracusa".

POZZALLO - Il porto di Pozzallo dirà addio all'uso dei combustibili fossili finora indispensabili per la generazione di energia elettrica a bordo delle navi ormeggiate, che solitamente vengono alimentate da generatori accoppiati a motori diesel ausiliari, particolarmente inquinanti, oltre che fonte di disturbo alla fauna marina a causa del rumore. Grazie ad un bando del ministero dei Trasporti, vinto a settembre dell'anno scorso dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale relativo al progetto "cold ironing" e ai fondi messi a disposizione dal Pnrr per un importo complessivo di circa 15 mln di euro, prenderà il via il sistema che consentirà alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica a terra per ottenere l'energia necessaria, garantendo l'obiettivo emissioni zero. A seguito della redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e di quello esecutivo, elaborati dall'Adsp con l'aiuto di professionalità esterne, è stata pubblicata oggi la gara che entro il prossimo 1 settembre aggiudicherà l'appalto. L'obiettivo realizzativo consiste nella elettrificazione delle banchine, appunto "cold ironing", attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla rete elettrica nazionale, che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati. "Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'infrastruttura portuale sia dotata di un sistema elettrico efficiente - dice il presidente Francesco Di Sarcina - elemento fondamentale per la fornitura del servizio è l'infrastruttura di terra. Questo intervento rientra nel processo di decarbonizzazione dei porti che abbiamo avviato tempo fa e che riguarda anche Augusta, Catania e Siracusa".

Lora

Augusta

Verso l'addio ai combustibili fossili nel porto di Pozzallo: pubblicata la gara da 15 mln per il cold ironing


Lora

Verso l'addio ai combustibili fossili nel porto di Pozzallo: pubblicata la gara da 15 mln per il "cold ironing"

07/15/2025 14:31

Completato il progetto dell'Adsp per l'elettrificazione delle banchine che consente di ridurre l'inquinamento delle navi ormeggiate V erso l'addio ai combustibili fossili nel porto di Pozzallo: pubblicata la gara da 15 mln per il "cold ironing" Entro il mese di settembre l'affidamento dell'appalto. Fondi del Pnrr usati grazie all'aggiudicazione da parte dell'Adsp di un bando nazionale del Ministero dei Trasporti Pozzallo (RG) - Il porto di Pozzallo potrà dire addio all'uso dei combustibili fossili finora indispensabili per la generazione di energia elettrica a bordo delle navi ormeggiate, che solitamente vengono alimentate da generatori accoppiati a motori diesel ausiliari, particolarmente inquinanti, oltreché un importante disturbo alla fauna marina a causa del rumore prodotto. Grazie ad un bando del Ministero dei Trasporti, vinto a settembre dell'anno scorso dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale relativo al progetto "cold ironing" e ai fondi messi a disposizione dal Pnrr per un importo complessivo di circa 15 mln di euro, prenderà il via l'innovativo sistema che consente alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica a terra per ottenere l'energia necessaria, garantendo l'obiettivo emissioni zero. A seguito della redazione del Pfte (Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica) e di quello esecutivo, elaborati dall'Adsp con l'aiuto di professionalità esterne, è stata pubblicata oggi la gara che entro il prossimo 1° settembre aggiudicherà l'appalto. L'obiettivo realizzativo consiste nella elettrificazione delle banchine, appunto "cold ironing", attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla "Rete Elettrica Nazionale " (REN), che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati. "Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'infrastruttura portuale sia dotata di un sistema elettrico efficiente - spiega il presidente - elemento fondamentale per la

Completato il progetto dell'Adsp per l'elettrificazione delle banchine che consente di ridurre l'inquinamento delle navi ormeggiate V erso l'addio ai combustibili fossili nel porto di Pozzallo: pubblicata la gara da 15 mln per il "cold ironing" Entro il mese di settembre l'affidamento dell'appalto. Fondi del Pnrr usati grazie all'aggiudicazione da parte dell'Adsp di un bando nazionale del Ministero dei Trasporti Pozzallo (RG) - Il porto di Pozzallo potrà dire addio all'uso dei combustibili fossili finora indispensabili per la generazione di energia elettrica a bordo delle navi ormeggiate, che solitamente vengono alimentate da generatori accoppiati a motori diesel ausiliari, particolarmente inquinanti, oltreché un importante disturbo alla fauna marina a causa del rumore prodotto. Grazie ad un bando del Ministero dei Trasporti, vinto a settembre dell'anno scorso dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale relativo al progetto "cold ironing" e ai fondi messi a disposizione dal Pnrr per un importo complessivo di circa 15 mln di euro, prenderà il via l'innovativo sistema che consente alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica a terra per ottenere l'energia necessaria, garantendo l'obiettivo emissioni zero. A seguito della redazione del Pfte (Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica) e di quello esecutivo, elaborati dall'Adsp con l'aiuto di professionalità esterne, è stata pubblicata oggi la gara che entro il prossimo 1° settembre aggiudicherà l'appalto. L'obiettivo realizzativo consiste nella elettrificazione delle banchine, appunto "cold ironing", attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla "Rete Elettrica Nazionale " (REN), che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati. "Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'infrastruttura portuale sia dotata di un sistema elettrico efficiente - spiega il presidente Francesco Di Sarcina - elemento fondamentale per la fornitura del servizio è l'infrastruttura di terra. Questo intervento rientra nel processo di decarbonizzazione dei porti che abbiamo avviato tempo fa e che riguarda anche Augusta, Catania e Siracusa". Gli elementi chiave di questa tecnologia sono: la sottostazione principale, che collega il porto alla rete elettrica nazionale; il convertitore di frequenza, al fine di offrire livelli di frequenza di 50 o 60 Hz; il trasformatore, per adattare la tensione alle necessità di potenza di diverse imbarcazioni; le apparecchiature di connessione e di interfaccia, flessibili per le diverse navi da servire, che consentono la trasmissione di energia elettrica da terra alla nave. Nello specifico l'intervento a Pozzallo prevede sia lavori di potenziamento e messa norma dell'attuale articolazione degli impianti MT/Bt dell'intero porto, non solo per il sistema di cold ironing, ma anche per dotare lo scalo di infrastrutture elettriche adeguate alle crescenti esigenze di crescita; sia lavori di realizzazione

Lora

Augusta

di due prese da 6,5 MW cad installate una alla banchina di riva e una alla banchina commerciale mediante varie attività. In dettaglio: due sottostazioni per la trasformazione della tensione necessaria alle varie apparecchiature; cavi di potenza MT, per la distribuzione dalle sottostazioni; sistema di conversione della frequenza di rete; sistema di connessione, per consentire l'allaccio degli impianti di bordo agli impianti sulla terraferma su complessive due prese con potenze di 6,5 MW cad. Le prese garantiranno l'allaccio all'impianto cold ironing alle navi: Roll-on/Roll-off (Ro-Ro), traghetti progettati per il trasporto di veicoli gommati e merci, che vengono imbarcati e sbarcati utilizzando veicoli gommati in modo autonomo; Roll-on/Roll-off Passengers (Ro-Pax), navi-traghetto progettate per il trasporto combinato di passeggeri, auto e mezzi pesanti. I ponti di carico sono configurati per trasportare sia mezzi pesanti che automobili al seguito dei passeggeri; infine navi Portacontainer, utilizzate per il trasporto di merci in container (queste ultime hanno tempi di sosta elevati). Nelle foto: alcune immagini del progetto cold ironing nel porto di Pozzallo. Com. Stam. + foto Condividi: Fai clic per condividere su Facebook (Si apre in una nuova finestra) Facebook Fai clic per condividere su X (Si apre in una nuova finestra) X.

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

Messaggero Marittimo

Augusta

Cold ironing: tutto pronto anche a Pozzallo


Messaggero Marittimo.it

Cold ironing: tutto pronto anche a Pozzallo

POZZALLO - Tutto pronto per garantire il futuro senza combustibili fossili al porto di Pozzallo grazie a un bando del Ministero dei Trasporti, vinto a Settembre 2024 dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale che garantirà il progetto "cold ironing".
I fondi, messi a disposizione dal Pnrr per un importo complessivo di circa 15 milioni di euro, prevedono la realizzazione dell'innovativo sistema che consente alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica a terra per ottenere l'energia necessaria, garantendo l'obiettivo emissioni zero.
A seguito della redazione del Pfte (Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica) e di quello esecutivo, elaborati dall'AdSp è stata pubblicata la gara che entro il prossimo 1° Settembre aggiudicherà l'appalto.

L'obiettivo realizzativo consiste nella elettrificazione delle banchine, appunto "cold ironing", attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla "Rete Elettrica Nazionale "(REN), che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati.

POZZALLO - Tutto pronto per garantire il futuro senza combustibili fossili al porto di Pozzallo grazie a un bando del Ministero dei Trasporti, vinto a Settembre 2024 dall' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale che garantirà il progetto cold ironing. I fondi, messi a disposizione dal Pnrr per un importo complessivo di circa 15 milioni di euro, prevedono la realizzazione dell'innovativo sistema che consente alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica a terra per ottenere l'energia necessaria, garantendo l'obiettivo emissioni zero. A seguito della redazione del Pfte (Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica) e di quello esecutivo, elaborati dall'AdSp è stata pubblicata la gara che entro il prossimo 1° Settembre aggiudicherà l'appalto. L'obiettivo realizzativo consiste nella elettrificazione delle banchine, appunto cold ironing, attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla Rete Elettrica Nazionale (REN), che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati. Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'infrastruttura portuale sia dotata di un sistema elettrico efficiente - spiega il presidente Francesco Di Sarcina - elemento fondamentale per la fornitura del servizio è l'infrastruttura di terra. Questo intervento rientra nel processo di decarbonizzazione dei porti che abbiamo avviato tempo fa e che riguarda anche Augusta, Catania e Siracusa. Nello specifico l'intervento a Pozzallo prevede sia lavori di potenziamento e messa norma dell'attuale articolazione degli impianti MT/Bt dell'intero porto, non solo per il sistema di cold ironing, ma anche per dotare lo scalo di infrastrutture elettriche adeguate alle crescenti esigenze di crescita, sia lavori di realizzazione di due prese da 6,5 MW cad installate una alla banchina di riva e una alla banchina commerciale mediante varie attività. Le prese garantiranno l'allaccio all'impianto cold ironing alle navi ro-ro, ro-pax e alle portacontainer.

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

Shipping Italy

Augusta

Via alla gara per il cold ironing nel porto di Pozzallo


Shipping Italy

Via alla gara per il cold ironing nel porto di Pozzallo

07/15/2025 10:20 Nicola Capuzzo

Porti La procedura scadrà il prossimo 1 settembre di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il porto di Pozzallo si prepara a dire addio all'uso dei combustibili fossili per fornire energia alle navi ormeggiate – solitamente alimentate da generatori accoppiati a motori diesel ausiliari – e salutare l'arrivo del cold ironing. Grazie ad un bando del Ministero dei Trasporti, vinto a settembre dell'anno scorso, e ai fondi messi a disposizione dal Pnrr per complessivi circa 15 milioni di euro, dopo aver concluso la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e di quello esecutivo, l'AdSp del Mare di Sicilia orientale ha infatti dato il via oggi alla gara per aggiudicare l'appalto, in scadenza il prossimo 1 settembre e con un importo a base di 10.158.083 euro. La procedura, in scadenza il prossimo 1 settembre, permetterà l'elettrificazione delle banchine, attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla Rete Elettrica Nazionale (Ren), che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati. "Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'infrastruttura portuale sia dotata di un sistema elettrico efficiente – ha commentato il presidente dell'ente, Francesco Di Sarcina – elemento fondamentale per la fornitura del servizio è l'infrastruttura di terra. Questo intervento rientra nel processo di decarbonizzazione dei porti che abbiamo avviato tempo fa e che riguarda anche Augusta, Catania e Siracusa". A godere di queste possibilità saranno navi ro-ro, traghetti e portacontainer che toccheranno lo scalo. Elementi chiave di questa tecnologia saranno nel concreto la sottostazione principale, che collega il porto alla rete elettrica nazionale; il convertitore di frequenza, al fine di offrire livelli di frequenza di 50 o 60 Hz; il trasformatore, per adattare la tensione alle necessità di potenza di diverse imbarcazioni; le apparecchiature di connessione e di interfaccia, flessibili per le diverse navi da servire, che consentono la trasmissione di energia elettrica da terra alla nave. Nello

Il porto di Pozzallo si prepara a dire addio all'uso dei combustibili fossili per fornire energia alle navi ormeggiate - solitamente alimentate da generatori accoppiati a motori diesel ausiliari - e salutare l'arrivo del cold ironing. Grazie ad un bando del Ministero dei Trasporti, vinto a settembre dell'anno scorso, e ai fondi messi a disposizione dal Pnrr per complessivi circa 15 milioni di euro, dopo aver concluso la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e di quello esecutivo, l'AdSp del Mare di Sicilia orientale ha infatti dato il via oggi alla gara per aggiudicare l'appalto, in scadenza il prossimo 1 settembre e con un importo a base di 10.158.083 euro. La procedura, in scadenza il prossimo 1 settembre, permetterà l'elettrificazione delle banchine, attraverso l'erogazione dell'energia elettrica proveniente dalla Rete Elettrica Nazionale (Ren), che prevede l'alimentazione dei carichi elettrici delle utenze, al servizio della singola nave ormeggiata in banchina, mentre i generatori di bordo risultano disattivati. "Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'infrastruttura portuale sia dotata di un sistema elettrico efficiente - ha commentato il presidente dell'ente, Francesco Di Sarcina - elemento fondamentale per la fornitura del servizio è l'infrastruttura di terra. Questo intervento rientra nel processo di decarbonizzazione dei porti che abbiamo avviato tempo fa e che riguarda anche Augusta, Catania e Siracusa". A godere di queste possibilità saranno navi ro-ro, traghetti e portacontainer che toccheranno lo scalo. Elementi chiave di questa tecnologia saranno nel concreto la sottostazione principale, che collega il porto alla rete elettrica nazionale; il convertitore di frequenza, al fine di offrire livelli di frequenza di 50 o 60 Hz; il trasformatore, per adattare la tensione alle necessità di potenza di diverse imbarcazioni; le apparecchiature di connessione e di interfaccia, flessibili per le diverse navi da servire, che consentono la trasmissione di energia elettrica da terra alla nave. Nello specifico, spiega ancora l'AdSP, l'intervento a Pozzallo prevede lavori di potenziamento e messa norma dell'attuale articolazione degli impianti MT/Bt dell'intero porto, non solo per il sistema di cold ironing, allo scopo di dotarlo di infrastrutture elettriche adeguate alle crescenti esigenze di crescita, così come lavori di realizzazione di due prese da 6,5 MW cad installate una alla banchina di riva e una alla banchina commerciale mediante varie attività. In dettaglio: due sottostazioni per la trasformazione della tensione necessaria alle varie apparecchiature; cavi di potenza MT, per la distribuzione dalle sottostazioni; sistema di conversione della frequenza di rete; sistema di connessione, per consentire l'allaccio degli impianti di bordo agli impianti sulla terraferma su complessive due prese con potenze di 6,5 MW l'una.

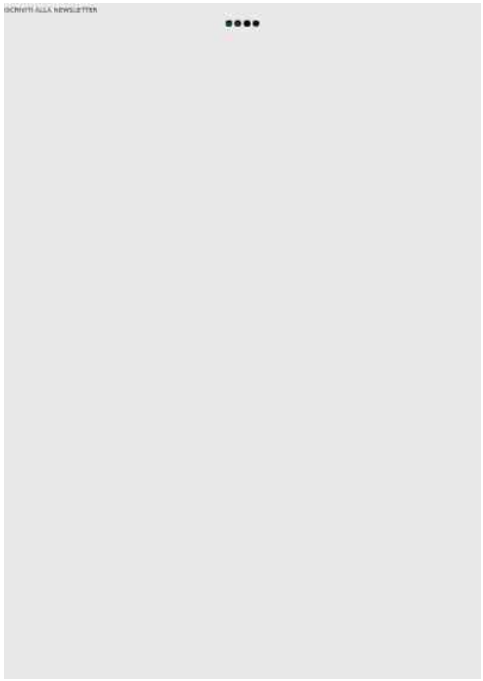
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

transportonline.com

Augusta

Addio ai diesel a Pozzallo: 15 milioni per il cold ironing

Transportonline



Il porto di Pozzallo si prepara alla decarbonizzazione con il sistema cold ironing: appalto pubblicato e fondi PNRR in arrivo. POZZALLO - Con l'obiettivo di ridurre drasticamente l'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dalle navi in porto, è stata ufficialmente pubblicata la gara d'appalto da 15 milioni di euro per l'implementazione del sistema di cold ironing nel porto di Pozzallo . L'infrastruttura sarà realizzata grazie ai fondi del PNRR , ottenuti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale attraverso un bando nazionale del Ministero dei Trasporti . Cos'è il cold ironing: energia elettrica da terra e zero emissioni Il sistema di cold ironing consente alle navi ormeggiate in porto di spegnere i motori diesel ausiliari (altamente inquinanti) e di alimentarsi dalla rete elettrica nazionale , riducendo le emissioni di CO , l'inquinamento acustico e l'impatto sulla fauna marina. L'infrastruttura permetterà il collegamento diretto alla Rete Elettrica Nazionale (REN) , rendendo così il porto di Pozzallo sempre più green e sostenibile . I dettagli tecnici dell'intervento Il progetto prevede: Due prese da 6,5 MW : una alla banchina di riva e una alla banchina commerciale Potenziamento dell'impianto elettrico MT/Bt del porto Realizzazione di due sottostazioni elettriche Sistema di conversione della frequenza (50/60 Hz) Apparecchiature di connessione flessibili per diversi tipi di navi A seguito della redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e del progetto esecutivo , la gara pubblicata verrà aggiudicata entro il 1° settembre 2025 . Navi compatibili con il sistema cold ironing Il sistema sarà in grado di servire diverse tipologie di navi, tra cui: Ro-Ro (Roll-on/Roll-off): per il trasporto di mezzi gommati Ro-Pax : traghetti passeggeri e veicoli Portacontainer : che necessitano di alimentazione prolungata durante le lunghe soste Il porto di Pozzallo verso la decarbonizzazione 'Questo intervento si inserisce in una più ampia strategia di decarbonizzazione dei porti siciliani , che coinvolge anche Augusta, Catania e Siracusa ', ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Francesco Di Sarcina . 'È fondamentale dotare il porto di un sistema elettrico efficiente, condizione necessaria per fornire un servizio stabile e a emissioni zero'. Fonte: AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Gazzetta del Sud

Palermo, Termini Imerese

Sanità e inchieste Schifani: vado avanti

«La manovra ter da approvare si basa su lotta alle emergenze, welfare e sviluppo. La maggioranza si muova su questi tre temi»

GIACINTO PIPITONE


Sicilia

Sanità e inchieste Schifani: vado avanti

PALERMO La manovra ter da approvare entro i primi di agosto assieme alla nuova Eete ospedaliera, l'abolizione del voto segreto all'Ars e la rinuncia alle "mance": Renato Schifani "avvisa" che il governo andrà avanti al di là delle inchieste che stanno scuotendo Parlamento e giunta. Chiede «senso di responsabilità» alla maggioranza e anticipa che in caso di rinvio a giudizio potrebbe cambiare delega all'assessora Elvira Amata.

Così, nel giorno di Santa Rosalia, Renato Schifani fissa la "road map" di breve periodo.

Non teme che il clima politico provocato dalle inchieste possa paralizzare l'Ars e quindi il programma del governo?

«Intanto invito tutti a non strumentalizzare le inchieste per mettere in crisi la funzionalità dell'Ars. E poi ricordo che sta per arrivare al voto una manovra importantissima che si basa su tre pilastri: lotta alle emergenze, welfare e sviluppo. Abbiamo già stanziato in Giunta 345 milioni.

Ci sono 10 milioni per il contrasto al caro voli, 10 per i disabili. E 20 per sostenere il costo dei rifiuti all'estero da parte dei Comuni in attesa deitermovalorizzatori, per i quali stiamo rispettando i tempi».

Dove avete trovato le risorse?

«Sono tutte maggiori entrate. Derivano da incassi maggiori su Irpef, Ivae imposta di bollo, rispetto alle previsioni dell'anno scorso.

È il segnale che il Pil cresce grazie alla politica espansiva del governo. Nella manovra abbiamo inserito 60 milioni per rifare le strade provinciali con un procedimento che non prevede bandi ma permetterà all'assessore alle Infrastrutture di fmanziare ogni progetto che diventerà cantierabile.

E poi ci sono 66 milioni per abbattere le liste d'attesa nella sanità».

Da leader del centrodestra, come gestirà il fatto che il presidente dell'Ars Gaetano Galvagno e l'assessora al Turismo Elvira Amata sono indagati?

«Mi legano a Galvagno stima e amicizia. Sta lavorando bene ed è anche grazie a lui se abbiamo approvato la Finanziaria entro dicembre. Sulle indagini mi attengo a un rigoroso riserbo anche se noto il disdicevole stillicidio di notizie legate a intercettazioni a volte decontestualizzate. Io rispetto il principio

Gazzetta del Sud

Palermo, Termini Imerese

costituzionale di non colpevolezza fmo a condanna definitiva. Gaetano si difenderà e poi vedremo».

Ma c'è anche una sua assessora sotto indagine per l'uso dei fondi destinati a contributi a pioggia.

Come si comporterà con Elvira Amata?

«Anche per lei vale il principio di non colpevolezza fmo a sentenza.

Pure lei si difenderà. Nel caso di un rinvio a giudizio, per fatti che attengono a materie di cui ha competenza, valuteremo insieme quali scelte adottare».

Pd e M5S le chiedono di togliere il Turismo a Fratelli d'Italia.

«All'inizio della legislatura avevo precisato che avrei garantito la rappresentanza in base all'esito delle elezioni. Anche le deleghe rimangono quelle assegnate, non cambio senza un accordo col partito».

I partiti le chiedono di non portare all'Ars una manovra blindata.

Aprirà agli emendamenti dei deputati?

«La manovra non è blindata ma i soldi sono questi e ho il dovere di indirizzare le risorse che sono arrivate dalle maggiori entrate su misure strategiche. Cioè lotta alle emergenze, iniziative sociali e crescita. Tutte le proposte di modifica che si muovono all'interno di questo solco saranno valutate con attenzione. Chiedo alla mia maggioranza di muoversi su questi tre temi, anche a livello territoriale. Al contrario, non ci sarà spazio per microinterventi e mance. Mi sono impegnato in questo senso col governo nazionale e con l'opinione pubblica».

La sua maggioranza pressa per cambiare la proposta di revisione della rete ospedaliera.

«LanuovaReteospedalieranasce da un ampio confronto con esperti e territori. Un confronto, aperto ai suggerimenti, che sta realizzando l'assessora Daniela Faraoni, che mi sento di ringraziare. 11 taglio di 367 posti letto, imposto dal decreto Balduzzi (all'epoca del governo di sinistra), dovuto alla riduzione della nostra popolazione, riguarda tendenzialmente quelli mai attivati. Nessun servizio verrà ridotto. Il piano potenzia il settore dell'emergenza-urgenza, rafforza i piccoli ospedali, elimina sprechi. L'obiettivo politico è uscire dopo 18 anni dal piano di rientro e ridare autonomia alla Sicilia, salvaguardando strutture strategiche come la Cardiochirurgia pediatrica di Taormina, il cui mantenimento è legato a questo piano».

Resta il fatto che sono i deputati del Centrodestra a mostrare i dubbi maggiori su questo piano.

Si annuncia un voto molto complicato in commissione.

«Il parere della commissione Sanità non è vincolante. 11 governo resta aperto a modifiche ma mi aspetto che i deputati evitino campanilismi a favore di scelte strategiche. Se vogliamo una buona sanità dobbiamo avere il coraggio di rinunciare a qualche struttura che non funziona magari per carenza di personale».

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

Gazzetta del Sud

Palermo, Termini Imerese

Se la manovra verrà approvata prima della pausa estiva, da cosa ripartiretea settembre?

«Presenterò unanormaper abolire il voto segreto. O, meglio, limitarlo come accade in Senato alle questioni che riguardano diritti della persona. Siamo l'unica regione in cui questo strumento può essere usato su tutto. Su questa norma chiederò alla mia maggioranza di votare con senso di responsabilità, soprattutto se verrà esaminata proprio col voto segreto».

Domani arriva Salvini in Sicilia e potrebbe annunciare la nomina di Annalisa Tardino a capo dell'Autorità portuale di Palermo. Lei continuerà a opporsi?

«Il ministro Salvini ha dato prova coi fatti di avere a cuore i problemi infrastrutturali della Sicilia.

E lavoriamo bene insieme. Sono certo che troveremo insieme la migliore soluzione nell'interesse ddelterritorio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Sanità e inchieste Schifani: vado avanti

«La manovra ter da approvare si basa su lotta alle emergenze, welfare e sviluppo. La maggioranza si muova su questi tre temi» Sammartino approva il piano Faraoni


Sicilia

Sanità e inchieste Schifani: vado avanti

La manovra ter da approvare entro i primi di agosto insieme alla nuova rete ospedaliera, l'aboli - zione del voto segreto all'Ars e la rinuncia alle mance: Renato Schifani «avvisa» che il governo andrà avanti al di là delle inchieste che stanno scuotendo Parlamento e giunta. Chiede «senso di responsabilità» alla maggioranza e anticipa che in caso di rinvio a giudizio potrebbe cambiare delega all'assessore Elvira Amata. Così, nel giorno di Santa Rosalia, RenatoSchifani fissala roadmap di breve periodo. Non teme che il clima politico provocato dalle inchieste possa paralizzare l'Ars e quindi il programma del governo? «Intanto invito tutti a non strumentalizzare le inchieste per mettere in crisi la funzionalità dell'Ars. E poi ricordo che sta per arrivare al voto una manovra importantissima che si basa su tre pilastri: lotta alle emergenze, welfare e sviluppo. Abbiamo già stanziato in giunta 345 milioni. Ci sono 10 milioni per il contrasto al caro voli,10 per idisabili. E20 per sostenere il costo dei rifiuti all'estero da parte dei Comuni in attesa dei termovalorizzatori, per i quali stiamo rispettando i tempi». Dove avete trovato le risorse? «Sono tutte maggiori entrate. Derivano da incassi maggiori su Irpef, Iva e imposta di bollo, rispetto alle previsioni dell'anno scorso. È il segnale che il Pil cresce grazie alla politica espansiva del governo. Nella manovra abbiamo inserito 60 milioni per rifare le strade provinciali con un procedimento che non prevede bandi ma permetterà all'assessore alle Infrastrutture di finanziare ogni progetto che diventerà cantierabile. E poi ci sono 66 milioni per abbattere le liste d'attesa nella sanità». Da leader del centrodestra, come gestirà il fatto che il presidente dell'Ars Gaetano Galvagno e l'assessore al Turismo Elvira Amata sono indagati? «Mi legano a Galvagno stima e amicizia. Sta lavorando bene ed è anche grazie a lui se abbiamo approvato la Finanziaria entro dicembre. Sulle indagini mi attengo a un rigoroso riserbo anche se noto il disdicevole stillicidio di notizie legate a intercettazioni a volte decontestualizzate. Io rispetto il principio costituzionale di non colpevolezza fino a condanna definitiva. Gaetano si difenderà e poi vedremo».

Ma c'è anche un suo assessore sotto indagine per l'uso dei fondi destinati a contributi a pioggia. **Come si comporterà con Elvira Amata?**

«Anche per lei vale il principio di non colpevolezza fino a sentenza.

Pure lei si difenderà. Nel caso di un rinvio a giudizio, per fatti che attengono a materie di cui ha competenza, valuteremoinsieme quali scelte adottare».

Pd e M5S le chiedono di togliere il Turismo a Fratelli d'Italia.

«All'inizio della legislatura avevo precisato che avrei garantito la rappresentanza in base all'esito

Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

delle elezioni. Anche le deleghe rimangono quelle assegnate, non cambio senza un accordo col partito».

I partiti le chiedono di non portare all'Ars una manovra blindata.

Aprirà agli emendamenti dei deputati?

«La manovra non è blindata ma i soldi sono questi e ho il dovere di indirizzare le risorse che sono arrivate dalle maggiori entrate su misurestrategiche. Cioèlottaalle emergenze, iniziative sociali e crescita. Tutte le proposte di modifica che si muovono all'interno di questo solco saranno valutate con attenzione. Chiedo alla mia maggioranza di muoversi su questitretemi, anchealivelloterritoriale. Al contrario, non ci sarà «La revisione della rete ospedaliera che in questi giorni è oggetto di condivisione tra i sindaci dei comuni della città metropolitana di Catania, l'assessore regionale alla Salute Daniela Faraoni e la direzione strategica dell'Asp è un'occasione importante che ha come fine l'efficientamento del servizio sanitario della nostra provincia precedendo e accompagnando il processo di miglioramento dei servizi sanitari territoriali previsti dal DM 77 in una logica di sistema tra ospedali, territorio e strutture intermedie ossia case di comunità e ospedali di comunità di prossimo completamento». Lo dichiara il deputato regionale della Lega, Luca Sammartino. «Il metodo seguito ovvero la condivisione con i cittadini tramite i loro rappresentanti garantisce - dice - una ampia partecipazione e una comunicazione lineare. Le risposte ai bisogni di salute devono riguardare l'emergenza attraverso i Pronto Soccorso».

spazio per microinterventi e mance. Mi sono impegnato in questo senso col governo nazionale e con l'opinione pubblica».

La sua maggioranza pressa per cambiare la proposta di revisione della rete ospedaliera.

«La nuova rete ospedaliera nasce da un ampio confronto con espertieterritori. Unconfronto, aperto ai suggerimenti, che sta realizzando l'assessore Daniela Faraoni, che mi sento di ringraziare. Il taglio di 367 posti letto, imposto dal decreto Balduzzi (all'epoca del governo di sinistra), dovuto alla riduzione della nostra popolazione, riguarda tendenzialmentequellimaiattivati. Nessun servizioverràridotto. Ilpianopotenzia il settore dell'emergenza-urgenza, rafforza i piccoli ospedali, elimina sprechi.

L'obiettivo politico è uscire dopo 18 anni dal piano di rientro e ridare autonomia alla Sicilia, salvaguardando strutture strategiche comelacardiochirurgiapediatrica di Taormina, il cui mantenimento è legato a questo piano».

Resta il fatto che sono i deputati del centrodestra a mostrare i dubbi maggiori su questo piano.

Si annuncia un voto molto complicato in commissione.

«Il parere della commissione Sanità non è vincolante. Il governo resta aperto a modifiche ma mi aspetto che i deputati evitino campanilismi a favore di scelte strategiche. Se vogliamo una buona sanità dobbiamo avere il coraggio di rinunciare a qualche strutturachenonfunzionamagari per carenza di personale».

Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Se la manovra verrà approvata prima della pausa estiva, da cosa ripartirete a settembre?

«Presenteròunanormaperabolire il voto segreto. O, meglio, limitarlo come accade in Senato alle questioni che riguardano diritti della persona. Siamo l'unica regione in cui questo strumento può essere usato su tutto. Su questa norma chiederò alla mia maggioranzadivotareconsensodiresponsabilità, soprattutto se verrà esaminata proprio col voto segreto».

Domani arriva Salvini in Sicilia e potrebbe annunciare la nomina di Annalisa Tardino a capo dell'Autorità portuale di Palermo. Lei continuerà a opporsi?

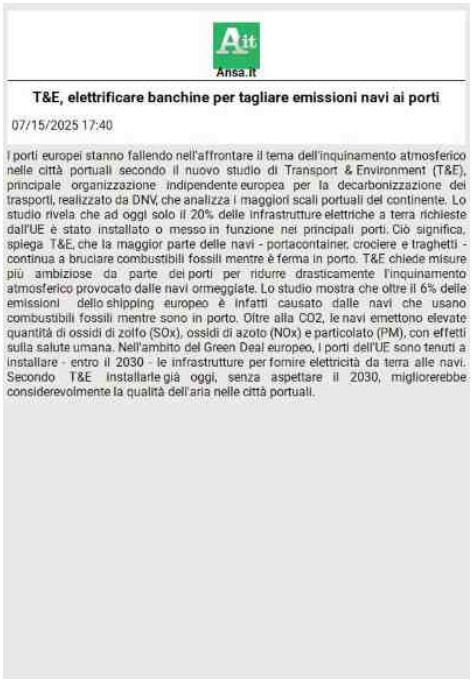
«IlministroSalvinihadatoprova coi fatti di avere a cuore i problemi infrastrutturali della Sicilia.

E lavoriamo bene insieme. Sono certo che troveremo insieme la migliore soluzione nell'interesse ddel territorio».

Ansa.it

Focus

T&E, elettrificare banchine per tagliare emissioni navi ai porti


Ansa.it

T&E, elettrificare banchine per tagliare emissioni navi ai porti

07/15/2025 17:40

I porti europei stanno fallendo nell'affrontare il tema dell'inquinamento atmosferico nelle città portuali secondo il nuovo studio di Transport & Environment (T&E), principale organizzazione indipendente europea per la decarbonizzazione dei trasporti, realizzato da DNV, che analizza i maggiori scali portuali del continente. Lo studio rivela che ad oggi solo il 20% delle infrastrutture elettriche a terra richieste dall'UE è stato installato o messo in funzione nei principali porti. Ciò significa, spiega T&E, che la maggior parte delle navi - portacontainer, crociere e traghetti - continua a bruciare combustibili fossili mentre è ferma in porto. T&E chiede misure più ambiziose da parte dei porti per ridurre drasticamente l'inquinamento atmosferico provocato dalle navi ormeggiate. Lo studio mostra che oltre il 6% delle emissioni dello shipping europeo è infatti causato dalle navi che usano combustibili fossili mentre sono in porto. Oltre alla CO2, le navi emettono elevate quantità di ossidi di zolfo (SOx), ossidi di azoto (NOx) e particolato (PM), con effetti sulla salute umana. Nell'ambito del Green Deal europeo, i porti dell'UE sono tenuti a installare - entro il 2030 - le infrastrutture per fornire elettricità da terra alle navi. Secondo T&E installarle già oggi, senza aspettare il 2030, migliorerebbe considerevolmente la qualità dell'aria nelle città portuali.

I porti europei stanno fallendo nell'affrontare il tema dell'inquinamento atmosferico nelle città portuali secondo il nuovo studio di Transport & Environment (T&E), principale organizzazione indipendente europea per la decarbonizzazione dei trasporti, realizzato da DNV, che analizza i maggiori scali portuali del continente. Lo studio rivela che ad oggi solo il 20% delle infrastrutture elettriche a terra richieste dall'UE è stato installato o messo in funzione nei principali porti. Ciò significa, spiega T&E, che la maggior parte delle navi - portacontainer, crociere e traghetti - continua a bruciare combustibili fossili mentre è ferma in porto. T&E chiede misure più ambiziose da parte dei porti per ridurre drasticamente l'inquinamento atmosferico provocato dalle navi ormeggiate. Lo studio mostra che oltre il 6% delle emissioni dello shipping europeo è infatti causato dalle navi che usano combustibili fossili mentre sono in porto. Oltre alla CO2, le navi emettono elevate quantità di ossidi di zolfo (SOx), ossidi di azoto (NOx) e particolato (PM), con effetti sulla salute umana. Nell'ambito del Green Deal europeo, i porti dell'UE sono tenuti a installare - entro il 2030 - le infrastrutture per fornire elettricità da terra alle navi. Secondo T&E installarle già oggi, senza aspettare il 2030, migliorerebbe considerevolmente la qualità dell'aria nelle città portuali.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Focus

A Umberto Masucci premio Guido Dorso


BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
Zes, qualcosa si muove
Impresa Portuale, tutto pronto per Gioia Tauro
A Umberto Masucci premio Guido Dorso
Genova e Ucraina avviano scambio delle *best practice*
Cagliari sviluppa l'archeologia e i parchi regi

L'Associazione Dorso, col patrocinio del Comune di Napoli e dell'Università Federico II di Napoli, ha conferito il premio internazionale Guido Dorso a Umberto Masucci, presidente dell'International Propeller Clubs, in riconoscimento del ruolo primario svolto dagli operatori logistici nei traffici del Mediterraneo. La cerimonia di premiazione si è svolta presso il Centro Congressi dell'Università Federico II di Napoli. Ha aperto i lavori Roberto Napoletano, direttore de Il Mattino seguito dagli interventi del sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi e del rettore della Federico II, Matteo Lorito. A seguire l'intervento dell'Ammiraglio Gianpaolo Budri e la consegna del premio Dorso a Masucci ed al presidente dell'Istituto Affari Internazionali, Michele Valensise. Un grande riconoscimento per il Propeller ha dichiarato Masucci che ribadisce l'importanza della rete di relazioni tra gli operatori e le istituzioni del mondo dello shipping mediterraneo, ruolo che la nostra associazione ricopre attraverso i suoi 26 clubs e le missioni internazionali che dal 2015 hanno proiettato il Propeller nel Mediterraneo e nel mondo. Dodici le missioni all'estero compiute in questi dieci anni, sei delle quali nell'area del Mediterraneo. La prima in Marocco ha concluso Masucci e l'ultima in ordine di tempo in Albania

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

Bollettino Avvisatore Marittimo

Focus

Pesca d'altura e solidarietà per i giovani pazienti della Smile House Fondazione


N. 30 - 15-7-2025 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO PAG. 3

PORTO DI NAPOLI

PROSSIME PARTENZE

SALVO VARIAZIONI

PORTI NAZIONALI ED ADRIATICI

Pesca d'altura e solidarietà per i giovani pazienti della Smile House Fondazione

TERMINAL FLAVIO GIOIA TFG

CONTAINERS MERCI VARIE

TERMINAL FLAVIO GIOIA SpA

CALATA DELLA MARINELLA INTERNO PORTO NAPOLI

Un'onda di generosità ha unito il 61^ Campionato Italiano di Pesca d'Altura di Ischia (26-29 giugno) e il 18^ Big Fish Tournament di Ventotene (3-6 luglio) in una straordinaria maratona per la solidarietà. Il Big Fish Tournament è partito da Ponza con le Finals e si è concluso a Ventotene. Attraverso il progetto ONE STRIKE ONE SMILE, i due eventi sportivi si sono trasformati in un'occasione concreta per sostenere la missione di Smile House Fondazione ETS, charity partner dell'iniziativa. L'entusiasmo di equipaggi, organizzatori e pubblico ha permesso una generosa raccolta di fondi che saranno interamente devoluti a garantire cure specialistiche e percorsi di integrazione ai bambini e giovani pazienti nati con labiopalatoschisi e altre malformazioni cranio-maxillofacciali. Il format dell'iniziativa, semplice e immediato, ha trasformato quasi ogni momento della gara in un gesto di supporto: per ogni strike, le imbarcazioni hanno issato a bordo una bandiera di Smile House ETS, simbolo di una donazione volontaria. In totale, sono state oltre 300 le bandierine che hanno sventolato nel mare tra Ischia e Ventotene, testimoniando il grande cuore della comunità della pesca sportiva.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Focus

Autotrasporto: a maggio crescita sostenuta per il settore trainati



Il mercato italiano dei rimorchi e dei semirimorchi registra nel mese di maggio una notevole crescita del 20,5% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Le immatricolazioni mensili - riferisce Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) - raggiungono quota 1.650 unità, rispetto alle 1.370 rilevate a maggio 2024. Questo incremento rafforza il trend positivo mostrato negli ultimi mesi, segnando un aumento complessivo dell'11,9% nel periodo gennaio-maggio 2025, con 6.472 veicoli immatricolati contro i 5.784 dello scorso anno. Le immatricolazioni di veicoli trainati hanno beneficiato negli ultimi mesi di un impulso significativo, dovuto in gran parte alla necessità di finalizzare gli investimenti legati ai precedenti programmi di incentivazione. Tuttavia, è necessario un approccio realistico: gran parte di questa crescita riflette ordini acquisiti da lungo tempo e non garantisce continuità nel medio periodo. Da ormai due mesi, infatti, assistiamo a una progressiva contrazione della domanda, tendenza che si sta manifestando se non in maniera ancor più marcata anche nel resto d'Europa, afferma Michele Mastagni, coordinatore del Gruppo Rimorchi, Semirimorchi e Allestimenti di Unrae.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Focus

160 di Capitanerie: l'evento a Napoli a bordo di U. Diciotti



Nell'ambito delle celebrazioni del 160^ anniversario del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, la Direzione Marittima della Campania e la Gallagher Maritime Accademy, hanno voluto condividere l'organizzazione, nel porto di Napoli, di un workshop sulle tematiche in materia di Sicurezza della navigazione e protezione dell'ambiente marino, al quale hanno partecipato istituzioni nazionali, internazionali e stakeholder di livello mondiale del campo marittimo. L'incontro si è tenuto nei giorni scorsi a bordo della nave U. Diciotti. CP 941, l'unità d'altura multiruolo della Guardia Costiera Italiana, appartenente alla classe Dattilo, ormeggiata nel porto di Napoli, dove il direttore marittimo della Campania, l'Ammiraglio Gaetano Angora e la direttrice della Gallagher Marine Academy Livia Pagano, hanno accolto l'ambasciatore d'Italia in Londra Inigo Lambertini, rappresentante italiano dell'Imo, il vicecomandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, l'Ammiraglio Ispettore (CP) Sergio Liardo, che il prossimo mese di settembre assumerà l'incarico di comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto e le numerose altre autorità intervenute.

FerPress

Focus

Spagna: Ineco guida lo sviluppo di raccomandazioni per l'uso dei droni nei porti


FerPress

Spagna: Ineco guida lo sviluppo di raccomandazioni per l'uso dei droni nei porti

07/15/2025 10:01

L'iniziativa, promossa da Puertos del Estado (Porti dello Stato), mira a standardizzare i criteri e rafforzare la sicurezza operativa nelle 28 Autorità Portuali del sistema portuale spagnolo, creando un documento di riferimento comune che massimizzerà i vantaggi dei sistemi aerei senza pilota. L'articolo è leggibile solo dagli abbonati Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + Iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario 30 Set 25 Rho 14 Ott 25 Roma Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

(FERPRESS) Roma, 15 LUG La spagnola Ineco sta svolgendo un ruolo chiave nello sviluppo di una guida di raccomandazioni per l'uso sicuro ed efficace dei droni nei porti. L'iniziativa, promossa da Puertos del Estado (Porti dello Stato), mira a standardizzare i criteri e rafforzare la sicurezza operativa nelle 28 Autorità Portuali del sistema portuale spagnolo, creando un documento di riferimento comune che massimizzerà i vantaggi dei sistemi aerei senza pilota. Nel mese di giugno, i tecnici di Ineco hanno condotto un'esaustiva raccolta di informazioni sullo stato attuale dell'uso dei droni nei porti spagnoli. Questa analisi si è conclusa con la presentazione di un rapporto sullo stato di avanzamento che include le diverse applicazioni operative, i modelli organizzativi e le esigenze specifiche identificate in ciascuna Autorità Portuale. La prossima tappa del progetto sarà la stesura del documento di raccomandazioni, che sarà sviluppato in diverse sessioni di lavoro con un gruppo tecnico composto da rappresentanti di tutte le Autorità Portuali, coordinato dai Puertos del Estado (Porti dello Stato). Queste sessioni consentiranno l'elaborazione di criteri comuni, lo scambio di esperienze e la creazione delle basi per quella che diventerà la futura Guida all'uso dei droni nei porti, la cui pubblicazione è prevista per dicembre 2025. Oltre alla stesura del documento, le fasi future potrebbero includere il monitoraggio dell'applicazione pratica di queste raccomandazioni, nonché la valutazione di nuove tecnologie e utilizzi, tra cui la sicurezza portuale e l'uso di droni sottomarini, aprendo le porte a una nuova gamma di soluzioni innovative negli ambienti portuali. Con questo progetto, Ineco rafforza il suo impegno nella trasformazione tecnologica del settore logistico portuale, mettendo a disposizione la propria competenza tecnica e la propria capacità di coordinamento per una rete portuale più sicura, moderna e connessa.

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

Il Giornale

Focus

DONNARUMMA

Il Gruppo Fs guarda alla logistica dei porti

Il Gruppo delle Ferrovie, «sicuramente impegnato anche sulla logistica ad ampio raggio, non esclusivamente legata al ferro, e quindi sull'intermodalità», guarda anche ai porti come «un elemento fondamentale», in particolare sul fronte delle merci: a dirlo è l'amministratore delegato Stefano Donnarumma (in foto) intervenendo ieri alla presentazione del documento strategico di Confindustria sull'economia del mare.


21
ECONOMIA
Ilva nella palude, un'altra fumata nera
Tutto rinviato al 31 luglio. Ora anche la Salis punta i piedi su ordini di scuderia Pd
Il Gruppo Fs guarda alla logistica dei porti
La Bce passa le banche ai raggi X Occhi su dazi e rischi geopolitici
ASCOPIAVE

Il Nautilus

Focus

I porti europei in ritardo sul cold ironing in vista della scadenza del 2030



Bruxelles . I porti stanno affrontando una duplice sfida: quella dell'efficienza e quella della decarbonizzazione. La sfida, legata all'efficienza, richiede che i processi logistici di gestione delle merci in transito siano sempre più legati alla digitalizzazione che permette di razionalizzare le operazioni, aumentando la sicurezza e diminuendo i rischi di errore. La decarbonizzazione richiede invece di agire su molteplici fronti; è un tema infrastrutturale particolarmente complesso, poiché passa dall'elettrificazione di navi e attrezzature portuali. I porti offrono molte opportunità di sviluppo green, che vanno dalla fornitura di alimentazione elettrica a terra (OPS, Onshore Power Supply) all'elettrificazione delle gru mobili (eRTG) e dei veicoli di supporto a terra (GSV, Ground Support Vehicle). L'elettrificazione rappresenta senza dubbio un passo positivo per l'ambiente, ma per ottimizzare le prestazioni i porti devono superare le sfide digitali. La digitalizzazione è fondamentale per monitorare, gestire e mantenere le nuove installazioni e garantire la continuità delle operazioni nei porti. Le norme ambientali dell'Unione Europea - Green Deal - hanno fissato al 2030 la scadenza per l'installazione da parte dei porti marittimi dell'infrastruttura per la fornitura di energia elettrica a terra (OPS). Grazie ai sistemi OPS le navi possono spegnere i motori mentre sono ormeggiate, e collegarsi a una fonte di energia elettrica a terra. Il carico energetico della nave viene trasferito alla rete elettrica a terra senza interruzione dei servizi di bordo. Per valutare la loro diffusione, l'ONG attivista Transport Environment (TE) con sede a Bruxelles ha commissionato uno studio, condotto da DNV per TE, che copre 31 porti europei. Solo quattro dei 30 maggiori porti europei hanno investito in almeno la metà dell'infrastruttura elettrica a terra necessaria, il che ridurrebbe drasticamente l'inquinamento atmosferico e le emissioni di CO2 quando le navi sono in porto I risultati mostrano che finora solo una su cinque delle connessioni di alimentazione necessarie è stata installata o contrattata, con un'adozione lenta nella maggior parte dei porti. Dei porti analizzati, solo quattro hanno installato o appaltato più della metà dei collegamenti necessari prima della scadenza del 2030. I residenti che vivono vicino ai porti sperano che l'infrastruttura plug-in possa eliminare parte dei conflitti derivante dalla condivisione delle loro città con le navi da crociera, che spesso lasciano i motori accesi nei porti per alimentare i servizi di bordo, tra cui l'illuminazione e l'aria condizionata. L'inquinamento da combustibili per uso marittimo comprende l'anidride solforosa, gli ossidi di azoto e il particolato. Lo studio evidenzia anche disparità significative tra i tipi di navi. Mentre il 38% dei collegamenti OPS richiesti per le navi da crociera e passeggeri sono in atto, le navi portacontainer sono notevolmente poco servite, con solo l'11% dei 294 collegamenti necessari installati o contrattualizzati. "Date le loro rotte regolari e prevedibili e la vicinanza

Il Nautilus

Focus

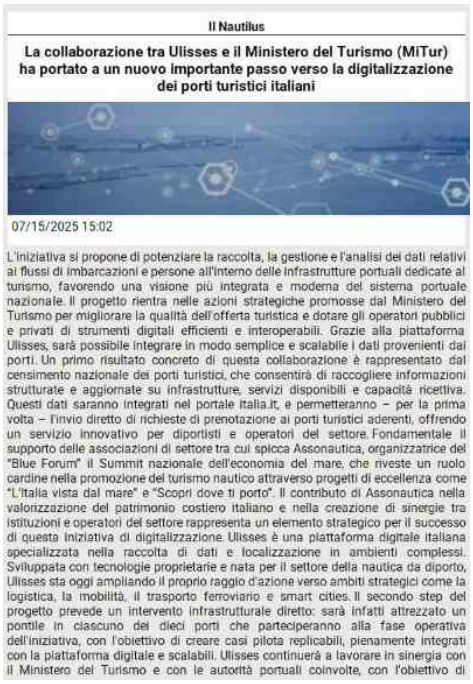
dei terminal passeggeri delle crociere ai centri urbani affollati, le navi da crociera dovrebbero avere la priorità per il dispiegamento e l'adozione anticipati degli OPS", afferma lo studio. I porti di Anversa, Dublino, Danzica e Lisbona sono tra quelli che devono ancora fare un investimento in infrastrutture elettriche plug-in, secondo TE. Anche i porti di Rotterdam, Barcellona, Valencia, Bremerhaven e Le Havre ottengono scarsi risultati in termini di sforzi per soddisfare il mandato dell'UE. I porti di Algeciras e Amburgo rappresentano una quota importante delle connessioni di alimentazione elettrica a terra (OPS) installate in Europa. I porti di Algeciras, Livorno, winoujcie e La Valletta sono gli unici ad aver installato o appaltato più della metà delle installazioni OPS richieste. A Lisbona, uno dei porti per crociere più trafficati d'Europa, un progetto multimilionario per la posa di cavi per collegare il porto a una centrale elettrica dovrebbe essere pronto entro il 2029, secondo il Governo portoghese. Abele Carruezzo.

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

Il Nautilus

Focus

La collaborazione tra Ulisses e il Ministero del Turismo (MiTur) ha portato a un nuovo importante passo verso la digitalizzazione dei porti turistici italiani


Il Nautilus

La collaborazione tra Ulisses e il Ministero del Turismo (MiTur) ha portato a un nuovo importante passo verso la digitalizzazione dei porti turistici italiani

07/15/2025 15:02

L'iniziativa si propone di potenziare la raccolta, la gestione e l'analisi dei dati relativi ai flussi di imbarcazioni e persone all'interno delle infrastrutture portuali dedicate al turismo, favorendo una visione più integrata e moderna del sistema portuale nazionale. Il progetto rientra nelle azioni strategiche promosse dal Ministero del Turismo per migliorare la qualità dell'offerta turistica e dotare gli operatori pubblici e privati di strumenti digitali efficienti e interoperabili. Grazie alla piattaforma Ulisses, sarà possibile integrare in modo semplice e scalabile i dati provenienti dai porti. Un primo risultato concreto di questa collaborazione è rappresentato dal censimento nazionale dei porti turistici, che consentirà di raccogliere informazioni strutturate e aggiornate su infrastrutture, servizi disponibili e capacità ricettiva. Questi dati saranno integrati nel portale italia.it, e permetteranno – per la prima volta – l'invio diretto di richieste di prenotazione ai porti turistici aderenti, offrendo un servizio innovativo per diportisti e operatori del settore. Fondamentale il supporto delle associazioni di settore tra cui spicca Assonautica, organizzatrice del "Blue Forum" il Summit nazionale dell'economia del mare, che riveste un ruolo cardine nella promozione del turismo nautico attraverso progetti di eccellenza come "L'Italia vista dal mare" e "Scopri dove ti porto". Il contributo di Assonautica nella valorizzazione del patrimonio costiero italiano e nella creazione di sinergie tra istituzioni e operatori del settore rappresenta un elemento strategico per il successo di questa iniziativa di digitalizzazione. Ulisses è una piattaforma digitale italiana specializzata nella raccolta di dati e localizzazione in ambienti complessi. Sviluppata con tecnologie proprietarie e nata per il settore della nautica da diporto, Ulisses sta oggi ampliando il proprio raggio d'azione verso ambiti strategici come la logistica, la mobilità, il trasporto ferroviario e smart cities. Il secondo step del progetto prevede un intervento infrastrutturale diretto: sarà infatti attrezzato un pontile in ciascuno dei dieci porti che parteciperanno alla fase operativa dell'iniziativa, con l'obiettivo di creare casi pilota replicabili, pienamente integrati con la piattaforma digitale e scalabili. Ulisses continuerà a lavorare in sinergia con il Ministero del Turismo e con le autorità portuali coinvolte, con l'obiettivo di

L'iniziativa si propone di potenziare la raccolta, la gestione e l'analisi dei dati relativi ai flussi di imbarcazioni e persone all'interno delle infrastrutture portuali dedicate al turismo, favorendo una visione più integrata e moderna del sistema portuale nazionale. Il progetto rientra nelle azioni strategiche promosse dal Ministero del Turismo per migliorare la qualità dell'offerta turistica e dotare gli operatori pubblici e privati di strumenti digitali efficienti e interoperabili. Grazie alla piattaforma Ulisses, sarà possibile integrare in modo semplice e scalabile i dati provenienti dai porti. Un primo risultato concreto di questa collaborazione è rappresentato dal censimento nazionale dei porti turistici, che consentirà di raccogliere informazioni strutturate e aggiornate su infrastrutture, servizi disponibili e capacità ricettiva. Questi dati saranno integrati nel portale italia.it, e permetteranno - per la prima volta - l'invio diretto di richieste di prenotazione ai porti turistici aderenti, offrendo un servizio innovativo per diportisti e operatori del settore. Fondamentale il supporto delle associazioni di settore tra cui spicca Assonautica, organizzatrice del "Blue Forum" il Summit nazionale dell'economia del mare, che riveste un ruolo cardine nella promozione del turismo nautico attraverso progetti di eccellenza come "L'Italia vista dal mare" e "Scopri dove ti porto". Il contributo di Assonautica nella valorizzazione del patrimonio costiero italiano e nella creazione di sinergie tra istituzioni e operatori del settore rappresenta un elemento strategico per il successo di questa iniziativa di digitalizzazione. Ulisses è una piattaforma digitale italiana specializzata nella raccolta di dati e localizzazione in ambienti complessi. Sviluppata con tecnologie proprietarie e nata per il settore della nautica da diporto, Ulisses sta oggi ampliando il proprio raggio d'azione verso ambiti strategici come la logistica, la mobilità, il trasporto ferroviario e smart cities. Il secondo step del progetto prevede un intervento infrastrutturale diretto: sarà infatti attrezzato un pontile in ciascuno dei dieci porti che parteciperanno alla fase operativa dell'iniziativa, con l'obiettivo di creare casi pilota replicabili, pienamente integrati con la piattaforma digitale e scalabili. Ulisses continuerà a lavorare in sinergia con il Ministero del Turismo e con le autorità portuali coinvolte, con l'obiettivo di estendere progressivamente il network dei porti aderenti e contribuire alla costruzione di un ecosistema digitale condiviso al servizio della nautica da diporto e del turismo costiero italiano. "La mappatura dei porti turistici italiani rappresenta un punto di partenza fondamentale per promuovere le vacanze in barca nella nostra Nazione e per raccontare la scoperta del Belpaese via mare. Questa iniziativa non solo arricchisce la nostra offerta turistica, ma si allinea perfettamente all'obiettivo di integrare e ottimizzare il portale italia.it, mettendo a disposizione degli operatori e dei viaggiatori uno strumento

Il Nautilus

Focus

in più per tutti. Uno strumento che, in un'ottica di visione ad ampio raggio, contribuirà alla creazione di un sistema, di una rete, della proposta turistica portuale tricolore. Siamo convinti che, attraverso una progettualità coesa e coerente, che passa anche per una gestione più efficiente dei dati e una digitalizzazione moderna ed efficace, potremo attrarre un numero crescente di turisti e contribuire significativamente alla crescita e alla valorizzazione del settore nautico e costiero", dichiara il ministro Daniela Santanchè. Per ulteriori aggiornamenti sul progetto e sulle modalità di adesione, è possibile consultare i canali ufficiali di Ulisses e del Ministero del Turismo.

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

Il Sole 24 Ore

Focus

Economia del mare, «serve una strategia unitaria e di sistema»

Affondo di Confindustria. Zanetti: «Bisogna assicurare competitività a porti e navi. La tassazione Ets va eliminata. Stop alla burocrazia»

Raoul de Forcade


Politica economica

Economia del mare, «serve una strategia unitaria e di sistema»

Settore fondamentale, occorre più coordinamento

PATEK PHILIPPE GENEVE

Trucchi

Cresce l'importanza della blue economy sul prodotto interno lordo italiano. Il peso del settore sul Pil nazionale è passato all'11,3% nel 2025, rispetto al 10,2% dell'anno scorso.

Lo ha annunciato, ieri, Mario Zanetti, delegato di Confindustria all'economia del mare, presentando il position paper che la confederazione - l'unica, a livello italiano, a rappresentare l'intero comparto - ha messo a punto, dopo un lungo lavoro del gruppo tecnico formato ad hoc, composto da associazioni territoriali e di categoria del sistema confindustriale nonché dal mondo imprenditoriale, istituzionale e accademico.

Le 44 pagine che compongono il documento, oltre a raccogliere i numeri del settore, delineano il nuovo approccio di politica industriale individuato, per il settore, da Confindustria e basato su tre driver strategici: infrastrutture e portualità; vettori e flotte; persone e competenze. «Assi portanti», ha sottolineato Zanetti, che devono essere «sostenuti da tre leve trasversali: risorse finanziarie adeguate, per favorire gli investimenti per le transizioni del settore, quella energetica e quella digitale; semplificazione normativa e amministrativa, anche attraverso l'implementazione delle nuove tecnologie; e, infine, comunicazione chiara ed efficace, per facilitare lo scambio di informazioni, la collaborazione e la creazione di una cultura nazionale sulla competitività del settore».

Dopo aver ricordato che il mare è un settore strategico per l'Italia e che ha «raggiunto un valore totale di 216,7 miliardi di euro, rispetto ai 178,3 del 2024, di cui 76,6 miliardi d'impatto diretto, con più di un milione di occupati e oltre 230mila imprese, cresciute di numero del 2%, nel biennio 2022-2024», Zanetti è entrato nel vivo della relazione, illustrando i punti focali, per il settore, individuati dal gruppo tecnico. Con una premessa ben chiara. E cioè che «l'economia del mare necessita di una strategia politica unitaria e sistemica, per far crescere la competitività del Paese e rafforzarne il ruolo nel Mediterraneo e sui mercati globali».

Per quanto riguarda i porti italiani, Zanetti ha sottolineato che, essendo, questi, un asset cruciale, «servono investimenti mirati per ammodernare le infrastrutture, migliorare l'intermodalità, potenziare la connessione ferrovia-porto e ridurre l'impatto ambientale, nonché per la digitalizzazione dei processi logistici e autorizzativi». Necessari anche, tra l'altro, un «utilizzo efficace dei fondi Pnrr, una spinta su Zes e Zls, il rafforzamento di una regia nazionale per coordinare la pianificazione, con una governance semplificata, una revisione del sistema concessorio, elettrificazione delle banchine e sviluppo di impianti per combustibili alternativi».

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

Il Sole 24 Ore

Focus

In tema di flotte, Zanetti ha chiarito che occorrono «semplificazione normativa, con regole più semplici e più rapide», anche in tema di pratiche burocratiche e di costi per la bandiera. Un principio che vale sia per la marina mercantile, sia per la nautica da diporto.

Nel contesto della transizione energetica, «che deve essere sostenibile e seguire una logica», la tassazione Ets dell'Ue per il settore marittimo «è una misura da sospendere, anzi da eliminare - ha affermato Zanetti - nell'ottica dell'introduzione di una regola globale dell'Imo (International maritime organization)». Necessaria, infine, una politica industriale mirata, a favore della cantieristica navale.

Zanetti ha anche spiegato che, pur essendo «uno dei comparti più dinamici del Paese, l'economia del mare soffre di mancanza di manodopera qualificata». Per ovviare a questo problema, occorre «semplificare il quadro normativo e potenziare i percorsi degli Its e delle università». Ma anche «garantire incentivi alle imprese che assumono giovani con profili tecnici specializzati; e inserire l'economia del mare tra le aree tematiche complementari del Piano Mattei».

Sul tema della formazione è intervenuto, nel corso della presentazione del paper, anche Giuseppe Ranalli, vicepresidente della Piccola industria con delega all'economia del mare, il quale ha rilevato che il comparto «armatoriale e la cantieristica contano, rispettivamente, 111mila e 118mila occupati, tra diretti e indiretti. La carenza di personale stimata, per l'armamento, è di 4.300 lavoratori e quella che riguarda la cantieristica è di 3.500 addetti». Mentre Costanzo Jannotti Pecci, presidente del consiglio delle rappresentanze portuali di Confindustria, ha sottolineato che «c'è una novità, a livello europeo, con la nuova commissione: la previsione di un commissario per il Mediterraneo.

Non è un fatto banale. A questo punto, il tema della centralità dell'economia del mare, nella sua ampia accezione, è diventato un tema dell'Ue e l'Italia può essere un attore principale».

Massimo Deandreis, direttore generale di Srm (il centro ricerche che fa capo a Intesa Sanpaolo) ha, invece, sostenuto che l'Italia deve migliorare - e può farlo con l'intermodalità - la competitività dei suoi porti, «che sono oggi solo al 17° posto del Liner shipping connectivity index e al 18° del Logistics performance index».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Sole 24 Ore

Focus

Settore fondamentale, occorre più coordinamento

Nicoletta Picchio


Politica economica

Economia del mare, «serve una strategia unitaria e di sistema»

Settore fondamentale, occorre più coordinamento

«Abbiamo riportato il mare al centro dell'agenda di governo, mancava da qualche decennio».

Nello Musumeci, ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, parla di un «piccolo miracolo» nonostante le difficoltà della situazione geopolitica: «l'economia del made cresce in modo visibile. L'Italia è il primo paese nel Mediterraneo nella movimentazione delle merci a corto raggio. Merito degli imprenditori, delle compagnie e dell'articolata filiera del settore.

Compito del governo è creare le condizioni favorevoli affinché l'impresa possa lavorare e produrre ed è quello che stiamo cercando di fare».

È la rassicurazione che Musumeci ha dato ai protagonisti dell'economia del mare, riuniti ieri a Roma al convegno organizzato da Confindustria per mettere a punto una strategia di crescita. Pubblico e privato devono lavorare insieme, come ha sottolineato il vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, convinto che «l'economia del mare sta trainando l'economia italiana e potrà trainare l'economia europea se la Ue saprà ben interpretare questa opportunità». La guerra dei dazi, ha aggiunto il vice ministro, «presuppone di considerare in maniera ancora più attenta aree di continenti cui non guardavamo minimamente. Dobbiamo uscire dalla bolla europea, occorre un ripensamento del nostro sistema di trasporti, collegare i porti alla rete intermodale che costituisce la nervatura del sistema industriale del paese. Bisogna agire coordinando normative ambientali, risorse, tempistiche».

Un maggiore coordinamento è uno degli obiettivi del ministro Musumeci: «l'economia del mare avrebbe bisogno di un unico interlocutore», ha detto ieri, sottolineando di non parlare per un proprio interesse: «ho deciso di lasciare la politica attiva dopo questa legislatura». Per rendere snella la governance divisa in 11 ministeri Musumeci ha istituito un tavolo, il Cifom (Comitato interministeriale per le politiche del mare). «Vorrei condividere i progetti con il mondo delle imprese, incontriamoci», ha detto il ministro, aggiungendo che si parlerà di riforma dei dragaggi «da noi servono due o tre anni» e che è in arrivo una legge per la dimensione subacquea del mare.

Uno sforzo di coordinamento è quello realizzato da Simona Petrucci, presidente dell'intergruppo parlamentare Economia del mare, «50 esponenti - ha detto - di tutti i territori e partiti». Paola Frassinetti, sottosegretario all'Istruzione, ha messo in evidenza la necessità di competenze adeguate e l'impegno del suo ministro per sopperire a questa necessità. Anche il vice presidente della Camera, Fabio Rampelli, ha sottolineato l'impegno del governo sull'economia del mare, ricordando che il Piano mare sarà riaggiornato per altri due anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informare

Focus

Uno studio denuncia il ritardo dei porti europei nel dotarsi di impianti di cold ironing


Informare

Uno studio denuncia il ritardo dei porti europei nel dotarsi di impianti di cold ironing

07/15/2025 11:10

Al via la gara per elettrificare le banchine del porto di Pozzallo Nei porti europei sta procedendo a rilento nell'installazione sulle banchine di impianti di cold ironing (onshore power supply - OPS) per consentire alle navi all'ormeggio di spegnere i motori di bordo e di allacciarsi alla rete elettrica di terra con lo scopo di ridurre le proprie emissioni inquinanti. Lo evidenzia uno studio realizzato dalla società norvegese di consulenza, certificazione e classificazione DNV per conto dell'associazione ambientalista Transport & Environment (T&E) che rileva come nei porti europei siano stati installati o ordinati solo un quinto degli impianti di cold ironing necessari affinché, come stabilito dall'Unione Europea con i regolamenti AFIR e FuelEU Maritime, i porti debbano fornire energia elettrica dalla rete di terra ad almeno il 90% degli scali delle navi nei porti entro il 2030. In particolare, dei 31 porti presi in esame dallo studio, solo in quattro sono stati installati oppure ordinati oltre la metà degli impianti di cold ironing di cui questi porti dovranno dotarsi entro il 2030. Il documento ricorda che l'attività di trasporto marittimo, così come le sue emissioni, si concentra in particolare nei porti dove avviene oltre il 6% delle emissioni di gas serra prodotte dallo shipping in Europa. Inoltre, lo studio osserva che se il segmento delle navi portacontenitori è quello che richiede la quota maggiore di nuove installazione di sistemi OPS, tuttavia dovrebbe essere accelerata, in particolare, l'installazione di sistemi per l'elettrificazione delle banchine a cui approdano le navi da crociera in quanto ciò offre il massimo potenziale di riduzione delle emissioni e dell'inquinamento dato che le navi da crociera trascorrono molto più tempo all'ormeggio delle altre unità navali producendo oltre sei volte più emissioni nei porti rispetto alle portacontainer. Pertanto l'installazione di sistemi OPS per le navi da crociera consentirebbe di eliminare quasi totalmente queste emissioni riducendo di un quinto le emissioni totali annue prodotte dalle navi nei porti. Sottolineando, inoltre, che la principale fonte di inquinamento proviene dalle navi più piccole che non sono regolamentate dalle norme europee sulle emissioni navali, con le attuali normative UE che non consentono quindi la contabilizzazione di oltre la metà delle emissioni prodotte dalle navi all'ormeggio nei porti, Transport & Environment ha formulato alcune raccomandazioni, a partire dalla sollecitazione ad anticipare al 2028 i requisiti dell'UE per la fornitura di energia elettrica da terra alle navi da crociera in considerazione dell'elevata percentuale di emissioni all'ormeggio prodotte da queste unità. T&E invita poi ad includere i sistemi di cold ironing nel meccanismo di credito previsto dalla direttiva 2413 dl 2023 sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili al fine di accrescere la fattibilità degli

investimenti e accelerare la decarbonizzazione dei porti ed esorta anche gli Stati membri a introdurre incentivi complementari come esenzioni fiscali sull'energia elettrica fornita da terra alle navi o come semplificazioni delle procedure di autorizzazione per l'installazione di OPS e per il potenziamento della rete elettrica. Inoltre, l'associazione auspica che l'UE stanzi finanziamenti dedicati per gli impianti OPS nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale dell'Unione per il 2028-2034, incluso un sostegno continuo assicurato attraverso i bandi Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF), e che venga data priorità all'accesso ai finanziamenti a quelle nazioni che si impegnano ad implementare i sistemi di cold ironing prima del 2030. Infine, T&E sollecita, nell'ambito delle future revisioni dei regolamenti 'AFIR e FuelEU Maritime, ad estendere i requisiti relativi all'alimentazione elettrica da terra elle navi ad una gamma più ampia di unità navali all'ormeggio nei porti, in particolare alle imbarcazioni più piccole. Uno dei porti europei che si sta attrezzando per conformarsi a queste normative UE è il porto siciliano di Pozzallo dove, grazie ad un bando del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti vinto a settembre dell'anno scorso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale relativo al progetto "cold ironing" e ai fondi messi a disposizione dal PNRR per un importo complessivo di circa 15 milioni di euro, prenderà il via l'installazione del sistema che consentirà alle navi di spegnere i motori ausiliari e collegarsi alla rete elettrica a terra per ottenere l'energia necessaria, garantendo l'obiettivo emissioni zero. A seguito della redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica e di quello esecutivo, elaborati dall'AdSP con l'aiuto di professionalità esterne, oggi è stata pubblicata infatti la gara che entro il prossimo primo settembre aggiudicherà l'appalto. L'intervento a Pozzallo prevede sia lavori di potenziamento e messa norma dell'attuale articolazione degli impianti di media e bassa tensione dell'intero porto, non solo per il sistema di cold ironing, ma anche per dotare lo scalo di infrastrutture elettriche adeguate alle crescenti esigenze di crescita, sia lavori di realizzazione di due prese da 6,5 MW cadauna installate una alla banchina di riva e una alla banchina commerciale. Le prese garantiranno l'allaccio all'impianto cold ironing alle navi ro-ro e ro-pax nonché alle portacontainer.

Informare

Focus

Nel porto di Anversa-Bruges crescono i container e i rotabili e calano le altre tipologie di merci


Informare

Nel porto di Anversa-Bruges crescono i container e i rotabili e calano le altre tipologie di merci

07/15/2025 12:59

Perdura la congestione del traffico nello scalo, con una situazione lato terra che è diventata critica Nel secondo trimestre di quest'anno il sistema portuale di Anversa-Bruges ha registrato un calo anno su anno del traffico delle merci analogo a quello del periodo trimestrale precedente avendo movimentato 69,6 milioni di tonnellate di carichi, con una flessione del -4% sul periodo aprile-giugno del 2024. La diminuzione è stata generata principalmente dalla contrazione dei volumi di rinfuse liquide e solide che si sono attestati rispettivamente a 19,9 milioni di tonnellate (-14%) e 3,3 milioni di tonnellate (-19%) nonché dalla riduzione più contenuta del traffico di merci convenzionali che è sceso del -3% a 2,6 milioni di tonnellate. In crescita, invece, il traffico delle merci containerizzate che è stato di 38,6 milioni di tonnellate (+3%) con una movimentazione di contenitori pari a 3,5 milioni di teu (+3%) e il traffico dei rotabili che ha totalizzato 5,3 milioni di tonnellate (+1%). La movimentazione di automobili nuove ha registrato un incremento del +9% salendo a 855mila veicoli. Nei primi sei mesi del 2025 lo scalo portuale belga ha movimentato complessivamente 137,2 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -4,3% sulla prima metà dello scorso anno. Così come nel solo secondo trimestre, nel primo semestre sono aumentati i volumi di merci in container, con un totale di 77,0 milioni di tonnellate (+3,6%) e un movimentazione di box pari a 6,9 milioni di teu (+3,7%), e quelli di merci ro-ro con 10,4 milioni di tonnellate (+1,4%). In calo le rinfuse liquide con 38,3 milioni di tonnellate (-17,1%), le rinfuse secche con 6,8 milioni di tonnellate (-11,0%) e le merci convenzionali con 4,8 milioni di tonnellate (-4,3%). Nel comparto delle auto nuove il traffico è stato di oltre 1,6 milioni di unità (-4,1%). Relativamente al traffico semestrale dei container, l'autorità portuale dello scalo ha evidenziato che il settore ha retto bene anche in presenza di una persistente congestione del traffico in questo segmento d'attività che sta

Perdura la congestione del traffico nello scalo, con una situazione lato terra che è diventata critica Nel secondo trimestre di quest'anno il sistema portuale di Anversa-Bruges ha registrato un calo anno su anno del traffico delle merci analogo a quello del periodo trimestrale precedente avendo movimentato 69,6 milioni di tonnellate di carichi, con una flessione del -4% sul periodo aprile-giugno del 2024. La diminuzione è stata generata principalmente dalla contrazione dei volumi di rinfuse liquide e solide che si sono attestati rispettivamente a 19,9 milioni di tonnellate (-14%) e 3,3 milioni di tonnellate (-19%) nonché dalla riduzione più contenuta del traffico di merci convenzionali che è sceso del -3% a 2,6 milioni di tonnellate. In crescita, invece, il traffico delle merci containerizzate che è stato di 38,6 milioni di tonnellate (+3%) con una movimentazione di contenitori pari a 3,5 milioni di teu (+3%) e il traffico dei rotabili che ha totalizzato 5,3 milioni di tonnellate (+1%). La movimentazione di automobili nuove ha registrato un incremento del +9% salendo a 855mila veicoli. Nei primi sei mesi del 2025 lo scalo portuale belga ha movimentato complessivamente 137,2 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -4,3% sulla prima metà dello scorso anno. Così come nel solo secondo trimestre, nel primo semestre sono aumentati i volumi di merci in container, con un totale di 77,0 milioni di tonnellate (+3,6%) e un movimentazione di box pari a 6,9 milioni di teu (+3,7%), e quelli di merci ro-ro con 10,4 milioni di tonnellate (+1,4%). In calo le rinfuse liquide con 38,3 milioni di tonnellate (-17,1%), le rinfuse secche con 6,8 milioni di tonnellate (-11,0%) e le merci convenzionali con 4,8 milioni di tonnellate (-4,3%). Nel comparto delle auto nuove il traffico è stato di oltre 1,6 milioni di unità (-4,1%). Relativamente al traffico semestrale dei container, l'autorità portuale dello scalo ha evidenziato che il settore ha retto bene anche in presenza di una persistente congestione del traffico in questo segmento d'attività che sta mettendo a dura prova la capacità dei terminal, sfida - ha ricordato l'ente - che è comune a tutti i porti dell'Europa nord-occidentale. L'authority ha spiegato che diversi fattori contribuiscono all'attuale congestione, tra cui l'irregolarità degli arrivi delle portacontainer a causa di disfunzioni risalenti alla crisi del Covid che - ha precisato l'ente - sono state ulteriormente aggravate dalla deviazione delle rotte attorno al Capo di Buona Speranza per evitare il Mar Rosso. Inoltre, la recente riorganizzazione delle alleanze delle compagnie di navigazione nel settore dei container ha portato temporaneamente a scali simultanei di navi e ad elevati volumi di carico movimentati nei porti. Oltre a ciò, la scarsa affidabilità degli orari di arrivo e partenza delle navi complica la pianificazione dei terminal dove i container sostano più a lungo e le navi arrivano

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

con carichi sempre più consistenti. Di conseguenza - ha reso noto l'authority - i tempi medi di sosta sono aumentati a 7-8 giorni rispetto ai tradizionali cinque giorni. A ciò si aggiungono azioni sindacali nazionali che hanno aumentato ulteriormente la pressione operativa. L'autorità portuale ha specificato che se la congestione sul lato acqua e i relativi tempi di attesa per le navi rimangono attualmente relativamente limitati, l'impatto sui terminal dal lato terra, invece, è critico.

Informare

Focus

Paolo Pessina è stato nominato vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio

Paolo Pessina, presidente della Federagenti, la federazione nazionale degli agenti e mediatori marittimi, e già presidente di Assagenti Genova, è stato nominato oggi vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio. Pessina succede a Gian Enzo Duci, anche lui genovese. «È per me motivo di grande orgoglio - ha affermato Pessina - assumere questa carica in un momento in cui il coordinamento fra le varie componenti del mercato della logistica e del trasporto, è diventato determinante e strategico per assicurare la competitività del sistema Paese».



Informare

Paolo Pessina è stato nominato vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio

07/15/2025 17:15 PAOLO PESSINA;

Paolo Pessina, presidente della Federagenti, la federazione nazionale degli agenti e mediatori marittimi, e già presidente di Assagenti Genova, è stato nominato oggi vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio. Pessina succede a Gian Enzo Duci, anche lui genovese. «È per me motivo di grande orgoglio - ha affermato Pessina - assumere questa carica in un momento in cui il coordinamento fra le varie componenti del mercato della logistica e del trasporto, è diventato determinante e strategico per assicurare la competitività del sistema Paese».

Informare

Focus

Forte aumento dei casi di abbandono dei marittimi


Informare

Forte aumento dei casi di abbandono dei marittimi

07/15/2025 17:53

Dall'inizio del 2025 coinvolti 2.286 membri degli equipaggi di 222 navi Quest'anno è notevolmente aumentato il numero dei marittimi abbandonati a bordo delle loro navi. Lo denuncia il sindacato internazionale International Transport Workers' Federation (ITF) che oggi ha presentato i dati più recenti su questo fenomeno che dall'inizio del 2025 ha registrato l'abbandono di 2.286 marittimi su 222 navi, con 13,1 milioni di dollari di salari non pagati e un aumento del +30% dei casi su base annua. ITF ha evidenziato che alla stessa data del 2024, che era già l'anno peggiore di sempre per l'abbandono di marittimi, si erano verificati 172 casi che coinvolgevano 1.838 marittimi e 11,5 milioni di dollari di salari non pagati. Il sindacato ha reso noto che un sorprendente 37% di tutti i casi di abbandono avvenuti sinora nel 2025 si è verificato nel mondo arabo, la percentuale più alta a livello globale. Il 34% si è verificato in Europa (la maggior parte in Turchia, che non ha ancora ratificato la Convenzione sul lavoro marittimo), più del doppio della quota dell'Asia-Pacifico, la seconda regione con la percentuale più elevata. Sollecitando gli Stati del Golfo Arabico, in particolare gli Emirati Arabi Uniti, e gli Stati europei a fare di più per colpire gli armatori responsabili dei casi di abbandoni e per impedire che questo fenomeno si ripeta nei loro porti o nelle loro vicinanze, Steve Trowsdale , coordinatore dell'Ispettorato dell'ITF, ha evidenziato che «negli ultimi anni, la regione del Golfo, e in particolare gli Emirati Arabi Uniti, ha visto un enorme aumento dei casi di abbandono di marittimi. Sia lì che in Europa - ha esortato - bisogna fare molto di più per reprimere gli armatori disonesti che devono sapere che ci saranno conseguenze. Ogni singolo caso di abbandono è una vergogna. È un abuso intenzionale dei diritti umani e l'incapacità di porre fine agli abbandoni mette in luce un problema sistemico nel settore marittimo». ITF ha sottolineato, inoltre, che il fenomeno degli abbandoni dei marittimi è fortemente legato al sistema delle bandiere di comodo, con navi registrate in Stati con bandiere

Dall'inizio del 2025 coinvolti 2.286 membri degli equipaggi di 222 navi Quest'anno è notevolmente aumentato il numero dei marittimi abbandonati a bordo delle loro navi. Lo denuncia il sindacato internazionale International Transport Workers' Federation (ITF) che oggi ha presentato i dati più recenti su questo fenomeno che dall'inizio del 2025 ha registrato l'abbandono di 2.286 marittimi su 222 navi, con 13,1 milioni di dollari di salari non pagati e un aumento del +30% dei casi su base annua. ITF ha evidenziato che alla stessa data del 2024, che era già l'anno peggiore di sempre per l'abbandono di marittimi, si erano verificati 172 casi che coinvolgevano 1.838 marittimi e 11,5 milioni di dollari di salari non pagati. Il sindacato ha reso noto che un sorprendente 37% di tutti i casi di abbandono avvenuti sinora nel 2025 si è verificato nel mondo arabo, la percentuale più alta a livello globale. Il 34% si è verificato in Europa (la maggior parte in Turchia, che non ha ancora ratificato la Convenzione sul lavoro marittimo), più del doppio della quota dell'Asia-Pacifico, la seconda regione con la percentuale più elevata. Sollecitando gli Stati del Golfo Arabico, in particolare gli Emirati Arabi Uniti, e gli Stati europei a fare di più per colpire gli armatori responsabili dei casi di abbandoni e per impedire che questo fenomeno si ripeta nei loro porti o nelle loro vicinanze, Steve Trowsdale , coordinatore dell'Ispettorato dell'ITF, ha evidenziato che «negli ultimi anni, la regione del Golfo, e in particolare gli Emirati Arabi Uniti, ha visto un enorme aumento dei casi di abbandono di marittimi. Sia lì che in Europa - ha esortato - bisogna fare molto di più per reprimere gli armatori disonesti che devono sapere che ci saranno conseguenze. Ogni singolo caso di abbandono è una vergogna. È un abuso intenzionale dei diritti umani e l'incapacità di porre fine agli abbandoni mette in luce un problema sistemico nel settore marittimo». ITF ha sottolineato, inoltre, che il fenomeno degli abbandoni dei marittimi è fortemente legato al sistema delle bandiere di comodo, con navi registrate in Stati con bandiere di comodo come St. Kitts e Nevis (26), Tanzania (26) e Comore (18) che dominano le liste dei casi di abbandono. Queste bandiere - ha denunciato il sindacato - offrono agli armatori anonimato, deregolamentazione ed esenzione dai controlli a diretto scapito dei diritti dei marittimi. Quasi il 75% delle navi abbandonate nel 2025 risulta attualmente sotto queste bandiere. «Il sistema delle bandiere di comodo - ha affermato Trowsdale - è parassitario per l'industria marittima. Permette agli armatori di nascondersi dietro giurisdizioni di facciata mentre i marittimi vengono abbandonati su scafi arrugginiti. E quando i paesi permettono questi crimini chiudendo un occhio - o peggio, traendone profitto - diventano complici». "È necessario - ha concluso - assumersi le proprie responsabilità. Se permettiamo che questo sfruttamento continui, distruggiamo

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

la stessa forza lavoro da cui dipende il commercio globale».

Informatore Navale

Focus

Federlogistica - Falteri: subito una cabina di regia contro i danni dei dazi e della burocrazia


Informatore Navale

Federlogistica – Falteri: subito una cabina di regia contro i danni dei dazi e della burocrazia

07/15/2025 11:03

L'Europa deve smetterla di leccarsi le ferite "Nessuno può leggere nella sfera di cristallo e prevedere quanto e cosa accadrà in materia di dazi. Ma una cosa è certa: dopo l'ennesimo annuncio del Presidente Trump su possibili dazi al 30% verso l'Europa – poi magari ritirati, come spesso accaduto in passato – non possiamo più permetterci di subire passivamente il gioco della speculazione internazionale. Annunci e smentite mandano in tilt i mercati e arricchiscono pochi, mentre le economie reali, come quella italiana, rischiano di perdere miliardi". Così il Presidente di Federlogistica, Davide Falteri, aggiunge: "Una simile misura avrebbe effetti gravissimi su tutta la catena logistica e produttiva europea, colpendo in particolare l'Italia, con una possibile perdita di 15 miliardi di export, 10 miliardi di PIL e 178.000 posti di lavoro in fumo, soprattutto nel Mezzogiorno. Agroalimentare, meccanica, farmaceutica: sono i nostri settori d'eccellenza a pagare il prezzo più alto". "Di fronte a questo scenario – continua Falteri – serve con urgenza una cabina di regia interassociativa sulla logistica, che coinvolga le principali rappresentanze dell'autotrasporto, della logistica integrata, dello shipping, della Blue Economy, del commercio, dell'industria e gli enti pubblici preposti come Dogane, Ministeri, Enti di controllo. Dobbiamo affrontare in modo strutturato e strategico gli effetti delle tensioni commerciali globali e impedire che le imprese italiane diventino vittime di uno scacchiere geopolitico guidato da interessi speculativi". "La cabina avrà due compiti fondamentali: da un lato monitorare gli effetti dell'aumento dei dazi su porti, noli, prezzi ed export, per attivare contromisure a difesa della filiera logistica nazionale; dall'altro, trasformare l'eliminazione dei costi extra – burocrazia in primis – in un obiettivo prioritario. Non possiamo più permettere che siano le nostre inefficienze a fare da zavorra mentre il mondo corre". "Il messaggio è chiaro: l'Italia deve smettere di inseguire le crisi. Serve consapevolezza, visione e un'azione

L'Europa deve smetterla di leccarsi le ferite "Nessuno può leggere nella sfera di cristallo e prevedere quanto e cosa accadrà in materia di dazi. Ma una cosa è certa: dopo l'ennesimo annuncio del Presidente Trump su possibili dazi al 30% verso l'Europa - poi magari ritirati, come spesso accaduto in passato - non possiamo più permetterci di subire passivamente il gioco della speculazione internazionale. Annunci e smentite mandano in tilt i mercati e arricchiscono pochi, mentre le economie reali, come quella italiana, rischiano di perdere miliardi". Così il Presidente di Federlogistica, Davide Falteri, aggiunge: "Una simile misura avrebbe effetti gravissimi su tutta la catena logistica e produttiva europea, colpendo in particolare l'Italia, con una possibile perdita di 15 miliardi di export, 10 miliardi di PIL e 178.000 posti di lavoro in fumo, soprattutto nel Mezzogiorno. Agroalimentare, meccanica, farmaceutica: sono i nostri settori d'eccellenza a pagare il prezzo più alto". "Di fronte a questo scenario - continua Falteri - serve con urgenza una cabina di regia interassociativa sulla logistica, che coinvolga le principali rappresentanze dell'autotrasporto, della logistica integrata, dello shipping, della Blue Economy, del commercio, dell'industria e gli enti pubblici preposti come Dogane, Ministeri, Enti di controllo. Dobbiamo affrontare in modo strutturato e strategico gli effetti delle tensioni commerciali globali e impedire che le imprese italiane diventino vittime di uno scacchiere geopolitico guidato da interessi speculativi". "La cabina avrà due compiti fondamentali: da un lato monitorare gli effetti dell'aumento dei dazi su porti, noli, prezzi ed export, per attivare contromisure a difesa della filiera logistica nazionale; dall'altro, trasformare l'eliminazione dei costi extra - burocrazia in primis - in un obiettivo prioritario. Non possiamo più permettere che siano le nostre inefficienze a fare da zavorra mentre il mondo corre". "Il messaggio è chiaro: l'Italia deve smettere di inseguire le crisi. Serve consapevolezza, visione e un'azione unitaria. Perché il prossimo crollo, questa volta, potrebbe essere reale".

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

Informatore Navale

Focus

Continua il viaggio di solidarietà di Fondazione Tender To Nave Italia con il progetto "La Nave dei Segni"


Informatore Navale

Continua il viaggio di solidarietà di Fondazione Tender To Nave Italia con il progetto "La Nave dei Segni"

07/15/2025 20:08

Dal 15 al 19 luglio sulla tratta "Milazzo – Salerno" il brigantino solidale più grande al mondo sarà in navigazione con dodici ragazzi con disabilità comunicative gravi Nave Italia aprirà alle visite domenica 20 luglio nel porto di Salerno . Genova - C ontinua il viaggio di solidarietà di Fondazione Tender To Nave Italia ETS con il progetto " La Nave dei Segni " a cura di Fondazione La Casa delle Luci con sede a Roma e a Milano. La nona tappa è in programma dal 15 al 19 luglio sulla tratta Milazzo – Salerno e ospiterà a bordo dodici giovani tra i 15 e i 30 anni con una severa disabilità comunicativa che impedisce loro di esprimersi verbalmente. Al loro fianco in questa avventura anche sette operatori dell'équipe inclusiva e multiculturale di Fondazione La Casa delle Luci, composta da operatori sordi e udenti. Tutti i partecipanti avranno la possibilità di confrontarsi e crescere come gruppo, valorizzando al massimo la loro diversità e mettendosi in gioco. Al rientro dai cinque giorni di navigazione, Nave Italia aprirà alle visite a tutti coloro che vorranno approfondirne le particolarità e scoprire i numerosi progetti sociali che vengono realizzati a bordo domenica 20 luglio nel porto di Salerno (dalle 10.00 alle 12.00 e dalle 16.00 alle 18.30). Il pubblico potrà presentarsi liberamente all'imbarco per accedere al brigantino. " La Nave dei Segni ", giunto alla sua 4ª edizione, è un progetto promosso da Fondazione La Casa delle Luci e realizzato a bordo di Nave Italia che coinvolge giovani con disabilità comunicative gravi, spesso associate ad altri deficit. Il progetto mette in relazione l'outdoor education con la metodologia della comunicazione multimodale che si avvale anche dell'utilizzo della Lingua dei Segni Italiana (LIS), con l'obiettivo di vivere e condividere un'esperienza unica e totalmente accessibile che possa determinare per il singolo e per il gruppo un importante passo avanti verso la conquista di ulteriori piccole, grandi forme di indipendenza. Un'occasione per mettere alla prova il proprio spirito di adattamento e sperimentare una parentesi di vita autonoma lontani da casa, impegnandosi in prima persona nelle manovre marinaresche, nella scuola di nodi, nell'apertura delle vele così come nella gestione delle aree comuni e nei laboratori LISguistici attraverso cui i ragazzi potranno apprendere segni nuovi e rafforzare le loro abilità comunicative. Fondamentale, nella Fase 1 del progetto, la realizzazione, in collaborazione con giovani che sono già stati a bordo di Nave Italia, di un glossario LIS specifico sul settore marinaresco, prezioso strumento di comunicazione tra i ragazzi e lo staff che verrà perfezionato a bordo. Post-imbarco, i ragazzi realizzeranno poi un video montaggio con i momenti più importanti della vita a bordo, testimonianza che consentirà loro di poter raccontare al rientro a famiglie e amici cosa hanno fatto e quali emozioni hanno provato. "In questi anni, a bordo di Nave Italia, abbiamo assistito a qualcosa di straordinario: ragazze e ragazzi che al di fuori de La Casa delle Luci sono abituati a

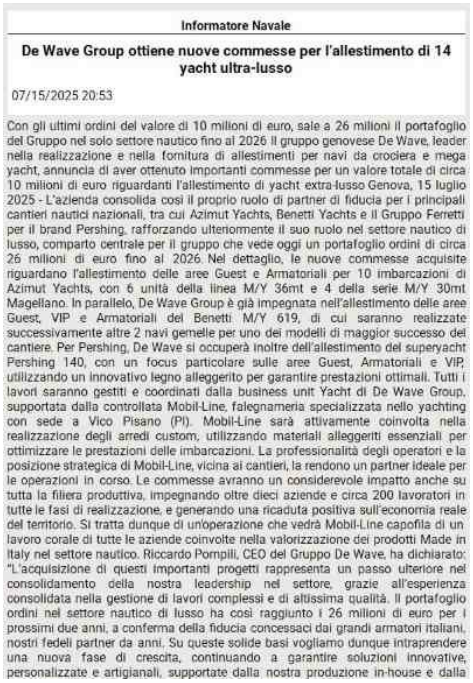
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

vivere isolati in un 'buio comunicativo' si sono trasformati in membri attivi dell'equipaggio. In un contesto inclusivo e accogliente, ogni barriera si dissolve: non esistono differenze, ma solo persone capaci, entusiaste, pronte a mettersi in gioco. - racconta Davide Bernardi, capo progetto di La Casa delle Luci. Il più grande risultato è la conquista di una nuova autonomia - fisica, emotiva e relazionale - che continua a crescere anche una volta tornati a terra". " Le barriere linguistiche, che a terra sembrano a volte ostacoli insormontabili, qui si dissolvono nella condivisione autentica. Non serve per forza una lingua comune per sentirsi compresi, basta la volontà di ascoltare e la voglia di entrare in relazione. È in uno sguardo che rassicura, nella nascita di una relazione, nella bellezza del sentirsi parte che si trova l'unicità dell'esperienza su Nave Italia " - aggiunge Angela Campo, project manager della Fondazione Tender To Nave Italia ETS. Nell'arco della Campagna 2025, in compagnia dell'equipaggio della Marina Militare e dello staff scientifico della Fondazione, saliranno a bordo 20 realtà del terzo settore provenienti da tutta Italia per sperimentare i benefici del Metodo Nave Italia nel periodo compreso tra aprile e ottobre. Dal 19 al 21 giugno Nave Italia ha svolto per la prima volta una missione internazionale in Grecia, portando all'estero i suoi progetti di cooperazione educativa e sociale. La rotta proseguirà dal 22 al 26 luglio con l'Istituto Nautico Giovanni XXIII di Salerno: protagonisti saranno alunni a rischio di abbandono scolastico nella tratta Salerno-Gaeta. Successivamente, dal 29 luglio al 2 agosto da Gaeta a Civitavecchia, saranno a bordo adolescenti e giovani adulti con disabilità cognitive o disturbo dello spettro autistico dell'associazione " Mio fratello è figlio unico ". Ultimo viaggio prima della pausa estiva sarà dal 5 al 9 agosto sulla tratta Civitavecchia-La Spezia con " Fratelli d'A-mare ", un'iniziativa di Fondazione Ronald McDonald per ragazzi con patologie croniche e i loro fratelli, che mira a rafforzare il legame familiare e favorire la socializzazione post-ospedalizzazione.

Informatore Navale

Focus

De Wave Group ottiene nuove commesse per l'allestimento di 14 yacht ultra-lusso



Informatore Navale

De Wave Group ottiene nuove commesse per l'allestimento di 14 yacht ultra-lusso

07/15/2025 20:53

Con gli ultimi ordini del valore di 10 milioni di euro, sale a 26 milioni il portafoglio del Gruppo nel solo settore nautico fino al 2026 Il gruppo genovese De Wave, leader nella realizzazione e nella fornitura di allestimenti per navi da crociera e mega yacht, annuncia di aver ottenuto importanti commesse per un valore totale di circa 10 milioni di euro riguardanti l'allestimento di yacht extra-lusso Genova, 15 luglio 2025 - L'azienda consolida così il proprio ruolo di partner di fiducia per i principali cantieri nautici nazionali, tra cui Azimut Yachts, Benetti Yachts e il Gruppo Ferretti per il brand Pershing, rafforzando ulteriormente il suo ruolo nel settore nautico di lusso, comparto centrale per il gruppo che vede oggi un portafoglio ordini di circa 26 milioni di euro fino al 2026. Nel dettaglio, le nuove commesse acquisite riguardano l'allestimento delle aree Guest e Armatoriali per 10 imbarcazioni di Azimut Yachts, con 6 unità della linea M/Y 36mt e 4 della serie M/Y 30mt Magellano. In parallelo, De Wave Group è già impegnata nell'allestimento delle aree Guest, VIP e Armatoriali del Benetti M/Y 619, di cui saranno realizzate successivamente altre 2 navi gemelle per uno dei modelli di maggior successo del cantiere. Per Pershing, De Wave si occuperà inoltre dell'allestimento del superyacht Pershing 140, con un focus particolare sulle aree Guest, Armatoriali e VIP, utilizzando un innovativo legno alleggerito per garantire prestazioni ottimali. Tutti i lavori saranno gestiti e coordinati dalla business unit Yacht di De Wave Group, supportata dalla controllata Mobil-Line, falegnameria specializzata nello yachting con sede a Vico Pisano (PI). Mobil-Line sarà attivamente coinvolta nella realizzazione degli arredi custom, utilizzando materiali alleggeriti essenziali per ottimizzare le prestazioni delle imbarcazioni. La professionalità degli operatori e la posizione strategica di Mobil-Line, vicina ai cantieri, la rendono un partner ideale per le operazioni in corso. Le commesse avranno un considerevole impatto anche su tutta la filiera produttiva, impegnando oltre dieci aziende e circa 200 lavoratori in tutte le fasi di realizzazione, e generando una ricaduta positiva sull'economia reale del territorio. Si tratta dunque di un'operazione che vedrà Mobil-Line capofila di un lavoro corale di tutte le aziende coinvolte nella valorizzazione dei prodotti Made in Italy nel settore nautico. Riccardo Pompili, CEO del Gruppo De Wave, ha dichiarato: "L'acquisizione di questi importanti progetti rappresenta un passo ulteriore nel consolidamento della nostra leadership nel settore, grazie all'esperienza consolidata nella gestione di lavori complessi e di altissima qualità. Il portafoglio ordini nel settore nautico di lusso ha così raggiunto i 26 milioni di euro per i prossimi due anni, a conferma della fiducia concessaci dai grandi armatori italiani, nostri fedeli partner da anni. Su queste solide basi vogliamo dunque intraprendere una nuova fase di crescita, continuando a garantire soluzioni innovative, personalizzate e artigianali, supportate dalla nostra produzione in-house e dalla

Con gli ultimi ordini del valore di 10 milioni di euro, sale a 26 milioni il portafoglio del Gruppo nel solo settore nautico fino al 2026 Il gruppo genovese De Wave, leader nella realizzazione e nella fornitura di allestimenti per navi da crociera e mega yacht, annuncia di aver ottenuto importanti commesse per un valore totale di circa 10 milioni di euro riguardanti l'allestimento di yacht extra-lusso Genova, 15 luglio 2025 - L'azienda consolida così il proprio ruolo di partner di fiducia per i principali cantieri nautici nazionali, tra cui Azimut Yachts, Benetti Yachts e il Gruppo Ferretti per il brand Pershing, rafforzando ulteriormente il suo ruolo nel settore nautico di lusso, comparto centrale per il gruppo che vede oggi un portafoglio ordini di circa 26 milioni di euro fino al 2026. Nel dettaglio, le nuove commesse acquisite riguardano l'allestimento delle aree Guest e Armatoriali per 10 imbarcazioni di Azimut Yachts, con 6 unità della linea M/Y 36mt e 4 della serie M/Y 30mt Magellano. In parallelo, De Wave Group è già impegnata nell'allestimento delle aree Guest, VIP e Armatoriali del Benetti M/Y 619, di cui saranno realizzate successivamente altre 2 navi gemelle per uno dei modelli di maggior successo del cantiere. Per Pershing, De Wave si occuperà inoltre dell'allestimento del superyacht Pershing 140, con un focus particolare sulle aree Guest, Armatoriali e VIP, utilizzando un innovativo legno alleggerito per garantire prestazioni ottimali. Tutti i lavori saranno gestiti e coordinati dalla business unit Yacht di De Wave Group, supportata dalla controllata Mobil-Line, falegnameria specializzata nello yachting con sede a Vico Pisano (PI). Mobil-Line sarà attivamente coinvolta nella realizzazione degli arredi custom, utilizzando materiali alleggeriti essenziali per ottimizzare le prestazioni delle imbarcazioni. La professionalità degli operatori e la posizione strategica di Mobil-Line, vicina ai cantieri, la rendono un partner ideale per le operazioni in corso. Le commesse avranno un considerevole impatto anche su tutta la filiera produttiva, impegnando oltre dieci aziende e circa 200 lavoratori in tutte le fasi di realizzazione, e generando una ricaduta positiva sull'economia reale del territorio. Si tratta dunque di un'operazione che vedrà Mobil-Line capofila di un lavoro corale di tutte le aziende coinvolte nella valorizzazione dei prodotti Made in Italy nel settore nautico. Riccardo Pompili, CEO del Gruppo De Wave, ha dichiarato: "L'acquisizione di questi importanti progetti rappresenta un passo ulteriore nel consolidamento della nostra leadership nel settore, grazie all'esperienza consolidata nella gestione di lavori complessi e di altissima qualità. Il portafoglio ordini nel settore nautico di lusso ha così raggiunto i 26 milioni di euro per i prossimi due anni, a conferma della fiducia concessaci dai grandi armatori italiani, nostri fedeli partner da anni. Su queste solide basi vogliamo dunque intraprendere una nuova fase di crescita, continuando a garantire soluzioni innovative, personalizzate e artigianali,

supportate dalla nostra produzione in-house e dalla collaborazione con la nostra controllata Mobil-Line.".

Informatore Navale

Focus

Il genovese Paolo Pessina nominato Vicepresidente Conftrasporto

Paolo Pessina, Presidente della Federazione nazionale degli agenti e mediatori marittimi, e già Presidente di Assagenti Genova, è stato nominato oggi Vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio. Pessina succede a Gian Enzo Duci, anche lui genovese. "È per me motivo di grande orgoglio - ha affermato Pessina - assumere questa carica in un momento in cui il coordinamento fra le varie componenti del mercato della logistica e del trasporto, è diventato determinante e strategico per assicurare la competitività del sistema Paese". Roma, 15 luglio 2025.



Informatore Navale

Il genovese Paolo Pessina nominato Vicepresidente Conftrasporto

07/15/2025 21:00 PAOLO PESSINA;

Paolo Pessina, Presidente della Federazione nazionale degli agenti e mediatori marittimi, e già Presidente di Assagenti Genova, è stato nominato oggi Vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio. Pessina succede a Gian Enzo Duci, anche lui genovese. "È per me motivo di grande orgoglio – ha affermato Pessina – assumere questa carica in un momento in cui il coordinamento fra le varie componenti del mercato della logistica e del trasporto, è diventato determinante e strategico per assicurare la competitività del sistema Paese". Roma, 15 luglio 2025.

Italpress.it

Focus

Confindustria, promuovere uno sviluppo competitivo per l'economia del mare


Italpress.it

Confindustria, promuovere uno sviluppo competitivo per l'economia del mare

07/15/2025 12:44

ROMA (ITALPRESS) – L'economia del mare rappresenta un settore strategico per l'economia nazionale, contribuendo in modo significativo al Pil e all'occupazione. Nel 2025, ha raggiunto un valore totale di 216,7 miliardi, di cui 74,6 miliardi di impatto diretto, rappresentando il 11,3% del Pil nazionale , con oltre 230mila imprese e oltre un milione di occupati. In questo scenario il gruppo tecnico sull'economia del mare di Confindustria ha approfondito e sviluppato un piano d'azione strutturato su tre driver strategici: Infrastrutture e portualità; Vettori e flotte; Persone e competenze. L'obiettivo è promuovere politiche per lo sviluppo competitivo del settore, per consolidare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e nei mercati globali. Mario Zanetti, delegato del presidente di Confindustria per l'economia del mare , ha presentato un documento strategico per garantire la competitività e la sostenibilità del settore. In tal senso, serve una visione strategica condivisa tra industria e istituzioni, una governance efficace, e investimenti mirati su infrastrutture, flotte e capitale umano. Nel documento si sottolinea come i porti italiani, cruciali per il commercio e il turismo, necessitano di investimenti mirati per modernizzare le infrastrutture, migliorare l'intermodalità e ridurre l'impatto ambientale. L'ottimale utilizzo dei fondi Pnrr è essenziale per rendere i porti più competitivi. È inoltre necessario semplificare la governance portuale per superare inefficienze e garantire una gestione più centralizzata e strategica, con partecipazione effettiva degli stakeholder com- merciali nella definizione delle scelte strategiche. I porti devono diventare hub energetici, investendo nell'elettrificazione delle banchine e nella creazione di infrastrutture per combustibili alternativi come Lng e idrogeno e lo sviluppo dei biofuels. Secondo Confindustria serve una semplificazione normativa per ridurre la burocrazia e rendere più efficiente il settore. La decarbonizzazione dello shipping deve essere perseguita con un equilibrio tra sostenibilità e competitività. È fondamentale inoltre adottare un approccio globale alla transizione energetica, evitando distorsioni di mercato dovute a normative europee disallineate rispetto agli standard internazionali. Il settore della pesca, invece, necessita di un rinnovamento della flotta per migliorare sicurezza, sostenibilità ed efficienza. Le politiche europee limitano l'aumento delle licenze, ma il rinnovamento delle imbarcazioni può garantire maggiore competitività senza incrementare lo sforzo di pesca. Infine, sebbene la cantieristica navale italiana sia leader mondiale, sono necessarie politiche industriali mirate per rilanciare il settore e consolidare lo sviluppo competitivo nel panorama mondiale e così anche confermare la leadership tecnologica italiana. Il documento di Confindustria sottolinea come la carenza di manodopera qualificata è una delle principali criticità dell'economia del mare. Occorre quindi allineare e potenziare gli attuali percorsi formativi alle esigenze del mercato,

soprattutto negli Its e nelle università. Le competenze digitali e linguistiche sono sempre più richieste, così come figure professionali specializzate nella transizione energetica e nella logistica avanzata. Servono incentivi per le imprese che assumono giovani formati e un maggior dialogo tra istituzioni e settore privato per facilitare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro. In conclusione, lo sviluppo dell'economia del mare richiede un impegno congiunto tra istituzioni e imprese e Confindustria si pone come interlocutore privilegiato per tradurre le criticità in azioni concrete, favorendo il dialogo con i ministeri competenti e promuovendo un ecosistema formativo, produttivo e normativo più moderno e competitivo. -Foto IPA Agency- (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

L'agenzia di Viaggi

Focus

E ora Msc Crociere spinge il brand luxury Explora


L'agenzia di Viaggi

E ora Msc Crociere spinge il brand luxury Explora

07/15/2025 12:50

Triplo evento Msc crociere e Fincantieri che hanno celebrato a Genova, nel cantiere di Sestri Ponente, il varo tecnico di Explora III, la posa della moneta di Explora IV e il taglio della lamiera di Explora V. Tre importanti step per la flotta di Explora Journeys, il marchio lifestyle di lusso del Gruppo Msc, composta da un totale di sei unità di cui le prime due, Explora I ed Explora II, sono già in servizio. La flotta, interamente costruita da Fincantieri, sarà operativa entro tre anni: Explora III verrà battezzata l' anno prossimo, Explora IV ed Explora V saranno consegnate nel 2027, mentre Explora VI toccherà il mare nel 2028. Il Gruppo Msc per le sei navi, di cui ben cinque costruite a Sestri Ponente, ha investito 3,5 miliardi, con ricadute economiche e occupazionali per oltre 15 miliardi di euro, cui si aggiunge un impatto turistico rilevante nei numerosi porti toccati dalle unità. In totale, considerando anche le quattro navi ordinate a Fincantieri negli anni scorsi, e già consegnate – Msc Seaside, Msc Seaview, Msc Seashore e Msc Seascape – l'impegno della compagnia di navigazione italiana è di circa 7 miliardi. All'evento hanno partecipato diverse personalità politiche in rappresentanza della Regione Liguria, dello Stato e della Marina, per Msc erano presenti Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo divisione passeggeri Gruppo Msc, Anna Nash, presidente Explora Journeys; per Fincantieri Luigi Matarazzo, direttore generale divisione navi mercantili. Pierfrancesco Vago ha dichiarato: «Oggi celebriamo una triplice importante tappa nel percorso di crescita di Explora Journeys, il nostro brand dedicato al segmento del lusso, la cui flotta sarà pienamente operativa entro tre anni con tutte e sei le unità. Siamo molto soddisfatti dei risultati già ottenuti da Explora Journeys a livello globale e del riscontro fornito dai nostri ospiti. La sostenibilità continua a

Triplo evento Msc crociere e Fincantieri che hanno celebrato a Genova, nel cantiere di Sestri Ponente, il varo tecnico di Explora III, la posa della moneta di Explora IV e il taglio della lamiera di Explora V. Tre importanti step per la flotta di Explora Journeys, il marchio lifestyle di lusso del Gruppo Msc, composta da un totale di sei unità di cui le prime due, Explora I ed Explora II, sono già in servizio. La flotta, interamente costruita da Fincantieri, sarà operativa entro tre anni: Explora III verrà battezzata l' anno prossimo, Explora IV ed Explora V saranno consegnate nel 2027, mentre Explora VI toccherà il mare nel 2028. Il Gruppo Msc per le sei navi, di cui ben cinque costruite a Sestri Ponente, ha investito 3,5 miliardi, con ricadute economiche e occupazionali per oltre 15 miliardi di euro, cui si aggiunge un impatto turistico rilevante nei numerosi porti toccati dalle unità. In totale, considerando anche le quattro navi ordinate a Fincantieri negli anni scorsi, e già consegnate - Msc Seaside, Msc Seaview, Msc Seashore e Msc Seascape - l'impegno della compagnia di navigazione italiana è di circa 7 miliardi. All'evento hanno partecipato diverse personalità politiche in rappresentanza della Regione Liguria, dello Stato e della Marina, per Msc erano presenti Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo divisione passeggeri Gruppo Msc, Anna Nash, presidente Explora Journeys; per Fincantieri Luigi Matarazzo, direttore generale divisione navi mercantili. Pierfrancesco Vago ha dichiarato: «Oggi celebriamo una triplice importante tappa nel percorso di crescita di Explora Journeys, il nostro brand dedicato al segmento del lusso, la cui flotta sarà pienamente operativa entro tre anni con tutte e sei le unità. Siamo molto soddisfatti dei risultati già ottenuti da Explora Journeys a livello globale e del riscontro fornito dai nostri ospiti. La sostenibilità continua a rappresentare un aspetto prioritario per la nostra compagnia. E queste navi, grazie alle nuove soluzioni e alle tecnologie adottate a bordo, svolgono un ruolo fondamentale nel nostro percorso di decarbonizzazione». «Siamo orgogliosi di accompagnare il Gruppo Msc in questo percorso che dimostra la capacità di Fincantieri di interpretare e anticipare le evoluzioni del mercato crocieristico, in cui deteniamo una quota globale superiore al 45% - ha sottolineato Luigi Matarazzo - Cinque delle sei unità della classe vengono realizzate qui, a Sestri Ponente, asset strategico del nostro sistema produttivo e simbolo di una visione industriale orientata a cantieri moderni, tecnologie green e processi ad alta complessità». Tutte le unità della flotta Explora Journeys sono dotate del sistema di cold ironing, che permette il collegamento alla rete elettrica in banchina azzerando così le emissioni durante la sosta nei porti, di sistemi avanzati di riduzione catalitica selettiva, di apparati di gestione del rumore subacqueo per proteggere la vita marina e di una gamma completa di apparecchiature di bordo ad alta efficienza energetica per ottimizzare l'uso dei motori. Le ultime

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

quattro navi saranno inoltre alimentate a gas naturale liquefatto (gnl), un combustibile di transizione in grado di ridurre le emissioni rispetto ai carburanti marittimi tradizionali, e predisposte per l'utilizzo di fuel rinnovabili come bio-gnl e gnl sintetico. Explora V ed Explora VI prevedono, in aggiunta, la possibilità di utilizzare tecnologie innovative come le celle combustibili, che trasformano il gnl in idrogeno, riducendo ulteriormente le emissioni.

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Asean, scintille fra Stati Uniti e Cina

Washington chiama Tokyo e Seul, Pechino ai vicini: Mar Cinese casa comune


L'AVVISATORE MARITTIMO

IL CONFRONTO

Asean, scintille fra Stati Uniti e Cina

Washington chiama Tokyo e Seul, Pechino ai vicini: "Mar Cinese casa comune"

LA FOTO DELLA SETTIMANA

RISO VIA NAVE PER I PROFUGHI

GRIMALDI GROUP

il GREEN è già OGGI

ALBERTO GHIARA GENOVA. Stati Uniti e Cina hanno avuto occasione di confrontarsi a distanza in occasione del recente vertice dei paesi del sud-est asiatico (Asean), a Kuala Lumpur, in Malesia. Il segretario di Stato statunitense Marco Rubio ha incontrato in tale occasione il ministro degli Esteri giapponese Iwaya Takeshi e il primo vice ministro degli Esteri sudcoreano Park Yoon-joo allo scopo di "rafforzare ulteriormente l'indispensabile partenariato trilaterale tra Stati Uniti, Giappone e Repubblica di Corea". Le parti "hanno sottolineato che la cooperazione trilaterale resta fondamentale per promuovere la pace e la stabilità nell'Indo-Pacifico", ha riferito una nota della portavoce del Dipartimento di Stato, Tammy Bruce, nonché "il fermo impegno a rafforzare la difesa e la deterrenza e a raggiungere la denuclearizzazione completa della Corea del Nord". Inoltre, "hanno discusso di come aumentare la resilienza rafforzando la cooperazione economica sulle opportunità economiche condivise, tra cui energia, infrastrutture digitali affidabili e cantieristica navale, e degli sforzi per rafforzare la sicurezza e la resilienza delle tecnologie e delle catene di approvvigionamento critiche". Rubio, Iwaya e Park "hanno accolto con favore l'ulteriore istituzionalizzazione della collaborazione trilaterale come piattaforma per promuovere la pace e la sicurezza in tutto il mondo", ribadendo "il loro impegno a proseguire gli incontri trilaterali a tutti i livelli". A sua volta, il ministro degli Esteri cinese Wang Yi, intervenendo alla riunione ministeriale Cina-Asean a Kuala Lumpur, ha affermato che i Paesi della regione non devono permettere che "conflitti geopolitici o scontri di blocco vengano introdotti nella patria asiatica". Le due parti, invece, "dovrebbero continuare a risolvere le controversie con il dialogo, affrontare le divergenze attraverso la consultazione e mantenere un ambiente favorevole allo sviluppo comune". Wang ha aggiunto che Pechino è pronta a prendere l'iniziativa firmando il Protocollo al Trattato sulla zona libera da armi nucleari nel sudest asiatico: entrato in vigore nel 1997, è uno strumento giuridico per preservare il sudest asiatico come zona libera da armi nucleari e da tutte le altre armi di distruzione di massa. Sottolineando che il mar Cinese meridionale è "la casa comune" dei Paesi della regione "piuttosto che un terreno di scontro tra i Paesi più importanti", Wang ha detto che la Cina è pronta a una maggiore cooperazione con l'Asean in settori quali la protezione dell'ambiente marino, la sicurezza della navigazione, l'applicazione della legge marittima e le infrastrutture marittime. Cina e Asean "dovrebbero attuare la Dichiarazione sulla condotta delle parti e promuovere le consultazioni su un Codice di condotta nel mar Cinese meridionale". Cina e Asean sono i principali partner commerciali da cinque anni consecutivi: nel 2024, gli scambi bilaterali hanno raggiunto i 6.990 miliardi di yuan (970 miliardi di dollari), in aumento annuo del 9% fino a rappresentare il 15,9% del commercio estero totale di Pechino. Secondo

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

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Wang, i negoziati per la 'Zona di libero scambio Cina-Asean 3.0' sono stati completati e il protocollo verrà firmato entro quest'anno.

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

L'Avvisatore Marittimo

Focus

RISO VIA NAVE PER I PROFUGHI

Alcuni lavoratori portuali scaricano riso dalla nave Mv Amira Sophie II, donata dalla Corea del Sud al Programma alimentare mondiale delle Nazioni Unite (Wfp) per i campi profughi, presso il terminal container della Kenya Ports Authority (Kpa) nel porto di Mombasa, in Kenya, lo scorso 11 luglio. Sono 23mila tonnellate di riso che daranno da mangiare per sei mesi a 720mila persone nei campi di Dadaab e Kakuma e a Kalobeyei.


L'AVVISATORE MARITTIMO

Asean, scintille fra Stati Uniti e Cina

Washington chiama Tokyo e Seul, Pechino ai vicini: "Mar Cinese casa comune"

LA FOTO DELLA SETTIMANA

RISO VIA NAVE PER I PROFUGHI

GRIMALDI GROUP

il GREEN è già OGGI

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Bando di gara per il varco di San Benigno


L'AVVISATORE MARITTIMO

Asean, scintille fra Stati Uniti e Cina

Washington chiama Tokyo e Seul, Pechino ai vicini "Mar Cinese casa comune"

RISO VIA NAVE PER I PROFUGHI

GRIMALDI GROUP

il GREEN è già OGGI

D opo mesi e mesi di stallo, il processo di adeguamento e modernizzazione dei varchi portuali di Genova, compie un primo, concreto passo avanti: Connect, la società di ingegneria e digitalizzazione guidata da Rodolfo De Dominicis, ha ufficialmente pubblicato la gara di appalto per i Lavori di adeguamento tecnico funzionale del Varco automatizzato S. Benigno del Porto di Genova tramite la CdC Areacom. Varco che costituisce una delle più importanti e trafficate porte di accesso al bacino storico del Porto di Genova, nell'area territoriale di Sampierdarena, attraversato, sia in ingresso che in uscita, da traffico merci internazionale, in prevalenza di tipo containerizzato. L'intervento sul Varco di S. Benigno si inserisce in un quadro più vasto di interventi riguardanti l'ammodernamento, dal punto di vista infrastrutturale e tecnologico, dei fondamentali profili di sicurezza portuale dell'insieme dei varchi del Bacino di Sampierdarena. L'intervento è finalizzato a ripristinare il corretto funzionamento del sistema di controllo degli accessi veicolari e pedonali del Varco di S. Benigno, attraverso la sostituzione/integrazione degli apparati di controllo degli accessi, degli apparati di cadenzamento delle piste e di rilevazione di inizio e fine transito dei mezzi, delle barriere carraie e la fornitura di nuovi apparati hardware e software; contestualmente verrà effettuata la manutenzione straordinaria dei manufatti civili che risultano complementari all'efficienza del Varco.

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

L'Avvisatore Marittimo

Focus

«Siamo musulmani, non attaccateci»

Le navi che attraversano il Mar Rosso lanciano messaggi per evitare i missili degli Houthi


LA STORIA

«Siamo musulmani, non attaccateci»

Le navi che attraversano il Mar Rosso lanciano messaggi per evitare i missili degli Houthi

INNOVAZIONE

Hyundai, 7 navi car carrier saranno dotate di sistemi per la navigazione con l'IA

Le navi commerciali che ancora attraversano il Mar Rosso stanno iniziando a trasmettere messaggi pubblici sulla loro nazionalità e persino sulla religione dei membri dell'equipaggio nei sistemi di tracciamento, nel tentativo di evitare nuovi attacchi da parte dei ribelli Houthi dello Yemen, dopo i due affondamenti avvenuti questa settimana. Il Mar Rosso è una rotta cruciale per il traffico di petrolio e merci, ma da novembre 2023 quando sono cominciati gli attacchi da parte degli Houthi il traffico marittimo nella zona è drasticamente calato. Il gruppo, appoggiato dall'Iran, ha dichiarato che le azioni sono in solidarietà con i palestinesi coinvolti nel conflitto a Gaza. Dopo mesi di relativa calma, gli Houthi hanno affondato due navi questa settimana e il loro leader, Abdul Malik al-Houthi, ha ribadito che nessuna imbarcazione legata a Israele potrà transitare nella regione. Negli ultimi giorni, diverse navi in transito nel sud del Mar Rosso e nello stretto di Bab el-Mandeb hanno cominciato ad aggiornare i propri profili AIS (Automatic Identification System) con messaggi visibili pubblicamente. Tra questi, dichiarazioni sull'equipaggio esclusivamente cinese, sull'assenza di legami con Israele o sulla presenza di guardie armate a bordo. Tra i messaggi registrati si leggono frasi come Equipaggio interamente musulmano, mentre altri dichiarano esplicitamente nessun legame con Israele, secondo quanto rilevato dai dati AIS delle piattaforme MarineTraffic e LSEG. Fonti della sicurezza marittima definiscono queste strategie come segnali di crescente disperazione da parte degli armatori nel tentativo di evitare nuovi attacchi da parte di commando Houthi o droni armati. Tuttavia, ritengono anche che tali dichiarazioni avranno scarso effetto deterrente. L'intelligence degli Houthi è molto più approfondita e proattiva, ha dichiarato una fonte. Analisi marittime hanno rivelato che le flotte delle due navi colpite questa settimana avevano fatto scalo in porti israeliani nel corso dell'ultimo anno. Secondo esperti di sicurezza navale, le compagnie dovrebbero rafforzare i controlli su eventuali collegamenti anche indiretti con Israele prima di attraversare il Mar Rosso, ma il rischio rimane elevato. Nel marzo 2024, infatti, i ribelli hanno colpito con missili balistici la petroliera Huang Pu, gestita da una compagnia cinese, nonostante avessero precedentemente affermato che le navi cinesi non sarebbero state prese di mira. Gli Houthi hanno attaccato anche navi coinvolte in traffici con la Russia. Nonostante i cessate il fuoco dichiarati, aree come il Mar Rosso e lo stretto di Bab el-Mandeb restano classificate ad alto rischio dagli assicuratori, si legge in un rapporto diffuso questa settimana dalla società di brokeraggio Aon. Monitoraggio costante e misure di sicurezza flessibili sono essenziali per gli operatori navali. I costi assicurativi per le rotte nel Mar Rosso sono più che raddoppiati in seguito agli ultimi attacchi, con alcuni assicuratori che hanno temporaneamente sospeso la copertura per determinati viaggi. Secondo i dati di Lloyd's List Intelligence, il numero di navi

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

che ogni giorno attraversano lo stretto di Bab el-Mandeb porta di accesso al Golfo di Aden è sceso a 35 il 10 luglio, 32 il giorno precedente, contro le 43 del primo luglio. A ottobre 2023, prima degli attacchi, la media giornaliera era di 79 navi. I marittimi sono la spina dorsale del commercio globale, garantendo approvvigionamenti di cibo, carburante e medicinali ai Paesi di tutto il mondo. Non dovrebbero rischiare la vita per svolgere il proprio lavoro, ha dichiarato in una nota The Seafarers' Charity, organizzazione britannica che tutela i diritti dei lavoratori del mare.

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Hyundai, 7 navi car carrier saranno dotate di sistemi per la navigazione con l'IA

Accordo fra le due controllate Hyundai Glovis e Avikus Il sistema Hinas Control è una prima mondiale per le Pctc


«Siamo musulmani, non attaccateci»

Le navi che attraversano il Mar Rosso lanciano messaggi per evitare i missili degli Houthi

Hyundai, 7 navi car carrier saranno dotate di sistemi per la navigazione con l'IA

Accordo fra le due controllate Hyundai Glovis e Avikus Il sistema Hinas Control è una prima mondiale per le Pctc

GLOVIS

GENOVA. Hyundai Glovis, leader globale nella logistica e distribuzione, ha firmato un contratto con Avikus, sussidiaria di Hd Hyundai e pioniera nella navigazione autonoma, per modificare sette Pure car and truck carrier (Pctc) della sua flotta con la soluzione Hinas Control basata sull'intelligenza artificiale. L'accordo segna la prima applicazione a livello mondiale di un sistema di navigazione autonoma su Pctc per l'intera flotta del settore e consolida la recente serie di successi commerciali di Avikus. La cerimonia di firma si è svolta presso la sede centrale di Avikus a Seul, alla presenza di Jungsuk Kim, vicepresidente della Divisione spedizioni di Hyundai Glovis, e Dohyeong Lim, ceo di Avikus. L'accordo comprende l'hardware e il software Hinas Control, nonché la completa messa in funzione a bordo e la formazione completa dell'equipaggio. Si prevede che i retrofit per le sette Pctc selezionate saranno completati entro la prima metà del 2026. La decisione fa seguito a una sperimentazione in collaborazione cominciata nel 2024. Hinas Control ha dimostrato prestazioni di risparmio di carburante fino al 3,9% durante i test verificate attraverso l'analisi dei dati di bordo e ha offerto una maggiore precisione nella pianificazione del viaggio e supporto anticollisione basato sull'intelligenza artificiale. Sulla base di questi risultati, Hyundai Glovis sfrutterà la tecnologia per sostenere l'obiettivo di raggiungere zero emissioni nette entro il 2045, nell'ambito della sua più ampia strategia Esg (environmental, social, governance) e della strategia di trasformazione digitale dell'azienda. "L'adozione dell'intelligenza artificiale è fondamentale per la visione di Hyundai Glovis di una rete logistica globale più intelligente e conforme agli standard ambientali", ha affermato Jungsuk Kim. "I miglioramenti operativi positivi e verificati nell'efficienza del carburante e nell'ottimizzazione della rotta durante i test hanno portato all'adozione di Hinas Control in sette Pctc. Questo retrofit punta a migliorare la sicurezza e l'efficienza e a contribuire alla riduzione delle emissioni di carbonio nella logistica dei vettori". "L'impegno di Hyundai Glovis a livello di flotta conferma il valore tangibile che Hinas Control offre già nelle operazioni reali", ha dichiarato Dohyeong Lim. "Il contratto sottolinea il nostro costante impegno e dimostra che la navigazione autonoma basata sull'intelligenza artificiale sta diventando un pilastro essenziale del trasporto marittimo moderno". Hinas Control integra i dati dei sensori e di viaggio in tempo reale, utilizzando algoritmi di apprendimento automatico per fornire supporto decisionale per la prevenzione delle collisioni, l'ottimizzazione e il controllo della rotta, riducendo così il consumo di carburante e il rischio operativo. Avikus, una sussidiaria di Hd Hyundai, è un'azienda leader nell'innovazione delle tecnologie di navigazione autonoma per navi. Attraverso soluzioni all'avanguardia come la serie Hinas (acronimo di Hyundai intelligent

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

navigation assistant system), Avikus migliora la sicurezza, l'efficienza e la sostenibilità dell'attività marittima, posizionandosi all'avanguardia nella rivoluzione globale della navigazione autonoma. Hyundai Glovis è un'azienda globale di logistica e distribuzione che massimizza il valore per il cliente offrendo servizi di supply chain differenziati e end-to-end che spaziano dal trasporto marittimo alla logistica interna, dalla distribuzione alle piattaforme per le auto usate. Sfruttando sistemi It avanzati, i migliori talenti del settore e continui investimenti nelle infrastrutture, Hyundai Glovis persegue una crescita sostenibile fornendo soluzioni logistiche a basse emissioni, adempiendo al contempo alle proprie responsabilità di fornitore globale di servizi di gestione della supply chain.

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Ricostruzione Ucraina Il ruolo del porto di Genova «Collaborazione di 5 anni»

Paroli: «Mettiamo a disposizione le nostre competenze L'intesa tra i nostri scali sarà il motore della crescita»


Ricostruzione Ucraina
Il ruolo del porto di Genova
«Collaborazione di 5 anni»
Propulsori azimutali Azipod, accordo di manutenzione tra Royal Caribbean e Abb

Nel contesto della Conferenza Internazionale per la ripresa dell'Ucraina è stato sottoscritto un importante Memorandum of Understanding tra la Ukrainian Sea Ports Authority (USPA) e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, con l'obiettivo di avviare una collaborazione strutturata e duratura tra i due sistemi portuali. Presente il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, l'accordo sottoscritto tra il Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Matteo Paroli e il Direttore generale dell'USPA, Oleksander Semyrga ha l'obiettivo di promuovere una cooperazione strutturata tra le due istituzioni, rafforzando il dialogo e lo scambio di buone pratiche nei settori della digitalizzazione, della sostenibilità ambientale, della sicurezza marittima, della promozione degli scambi commerciali e degli investimenti, nonché della formazione tecnica e dello sviluppo infrastrutturale. La firma dell'accordo si inserisce nel quadro più ampio della Conferenza per la Ripresa dell'Ucraina, organizzata con il sostegno dell'Unione Europea, delle Nazioni Unite e di numerosi organismi internazionali. L'evento ha visto la partecipazione di oltre 8.300 delegati, tra cui un centinaio di delegazioni ufficiali, 15 capi di Stato e di governo, circa 40 ministri degli Esteri, una decina di commissari europei, circa 40 organizzazioni internazionali e 2.000 rappresentanti del mondo imprenditoriale, di cui 500 italiani. Durante i lavori sono stati siglati oltre 200 accordi per un valore complessivo superiore ai 10 miliardi di euro, destinati a sostenere la ricostruzione economica e infrastrutturale del Paese. Il Memorandum, della durata iniziale di cinque anni, rappresenta un passo significativo nella costruzione di un ponte operativo tra il Mar Nero e il Mar Mediterraneo, a sostegno della ripresa economica ucraina e della proiezione internazionale dei porti italiani. L'intesa prevede la collaborazione per lo scambio di conoscenze e buone pratiche nella gestione portuale e nella digitalizzazione dei processi e lo sviluppo di progetti comuni in ambito ambientale, logistico e di sicurezza portuale, nonché il supporto allo sviluppo logistico e alla resilienza delle infrastrutture critiche. Sono inoltre previste attività congiunte di formazione, missioni tecniche, eventi e partecipazione a fiere internazionali. La Ukrainian Sea Ports Authority, fondata nel 2013 e con sede a Odessa, coordina le infrastrutture portuali dell'Ucraina e garantisce l'operatività dei principali scali commerciali marittimi del Paese. L'intesa conferma, inoltre, il ruolo centrale dei porti come snodi di sviluppo economico, innovazione tecnologica e cooperazione internazionale, in linea con gli obiettivi della Conferenza e con le strategie europee per una logistica integrata, resiliente e sostenibile. Matteo Paroli, Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha spiegato dopo la firma dell'accordo:

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

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Essere oggi qui, in rappresentanza dei porti di Genova e Savona, e poter affiancare il Governo italiano in un percorso così significativo di cooperazione con l'Ucraina, è per me e per la nostra Autorità motivo di grande orgoglio. La firma di questo Memorandum con la Ukrainian Sea Ports Authority non è solo un gesto simbolico, ma un impegno concreto a costruire una collaborazione solida e duratura. Mettiamo a disposizione il nostro know-how in ambiti fondamentali come la realizzazione di infrastrutture portuali, la cyber security e le strategie per la riduzione dell'impatto ambientale: settori nei quali il nostro sistema portuale ha sviluppato competenze riconosciute a livello internazionale - ha anche aggiunto - affiancare l'Ucraina in questa fase così complessa, un Paese che, nonostante oltre tre anni di guerra, non ha mai smesso di lavorare per ricostruire i propri asset strategici, è per noi un onore. È una responsabilità che ci assumiamo con il massimo impegno, certi che la cooperazione tra porti possa essere un motore reale per la ricostruzione, per la crescita economica e, più in generale, per il dialogo tra le nostre comunità."

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

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Propulsori azimutali Azipod, accordo di manutenzione tra Royal Caribbean e Abb

L'assistenza sarà garantita con contratto quindicennale. L'obiettivo è garantire la riduzione di consumi e emissioni


Ricostruzione Ucraina
Il ruolo del porto di Genova
«Collaborazione di 5 anni»

Propulsori azimutali Azipod, accordo di manutenzione tra Royal Caribbean e Abb

MATTEO MARTINUZZI MONFALCONE. Il gruppo elvetico Abb, leader nella realizzazione di propulsori azimutali, ha firmato un accordo di assistenza quindicennale con il Royal Caribbean Group, secondo gruppo crocieristico a livello mondiale con una flotta di 67 navi appartenenti ai suoi cinque marchi, consolidando una partnership ormai di lunga data. L'intesa, che copre 33 navi operative della corporation americana, prevede la manutenzione preventiva e soluzioni digitali per supportare e ottimizzare le operazioni di propulsione, migliorare la sicurezza delle navi, massimizzare la disponibilità della flotta e garantire tempi di risposta rapidi per la manutenzione programmata dei sistemi di propulsione Azipod. I termini finanziari non sono stati resi noti. «La nostra collaborazione con Royal Caribbean Group dura da quasi tre decenni, iniziata con l'installazione del sistema di propulsione Azipod su una delle più grandi navi da crociera al mondo all'epoca», ha affermato Juha Koskela, Presidente della divisione Marine & Ports di Abb. «Da allora, abbiamo collaborato a numerosi progetti pionieristici. Questo accordo di assistenza segna un'importante pietra miliare nel nostro percorso insieme 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». «Questo accordo esemplifica come un impegno condiviso per l'innovazione possa aprire nuove opportunità per migliorare i progressi verso gli obiettivi di performance delle navi», ha dichiarato Palle Laursen, vicepresidente esecutivo e responsabile del Settore marittimo del Gruppo Royal Caribbean. «Dalla sua creazione, oltre trent'anni fa, fino alla sua attuale posizione di leadership nel settore marittimo la propulsione Azipod ha rivoluzionato il trasporto marittimo offrendo vantaggi senza precedenti in termini di prestazioni, efficienza, sostenibilità e affidabilità. Il sistema di propulsione orientabile e senza riduttore, con il motore elettrico in un pod esterno allo scafo della nave, può ruotare di 360 gradi per aumentare la manovrabilità e l'efficienza della nave, riducendo al contempo il consumo di carburante fino al 20% rispetto ai sistemi tradizionali con albero motore. Dalla prima installazione su una nave da crociera, oltre 25 anni fa, la tecnologia Azipod ha permesso di risparmiare oltre un milione di tonnellate di carburante nel solo segmento crocieristico» ha fatto sapere il gruppo elvetico. Nel campo dei propulsori azimutali il marchio Azipod ha pochi competitors degni di nota. La maggior parte delle navi da crociera che non hanno un sistema di propulsione tradizionale (cioè motore elettrico con asse elica) montano il pod azimutale di Abb. Quindi Abb non è soltanto un fornitore delle navi di Royal Caribbean, ma anche degli altri colossi del settore. L'introduzione dei pod azimutali nel settore crocieristico alla fine degli anni Novanta è stata una vera rivoluzione tecnologica. La penetrazione

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

è stata graduale ma ormai quasi tutte le compagnie montano impianti di questo tipo. Royal Caribbean con questo accordo si garantisce un'attenta revisione e gestione dei propri Azipod in modo da evitare costose riparazioni che in caso di guasto serio costringe la maggior parte delle volte le navi in bacino per poter intervenire. Infatti i pod si trovano non all'interno dello scafo, ma sono un elemento esterno allo scafo.

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Salvini sulla Via della Seta «Cina esempio di innovazione L'Italia può fare da ponte»

In missione il ministro delle Infrastrutture e Trasporti. Visita a Shanghai, porto leader per traffici e automazione


Salvini sulla Via della Seta «Cina esempio di innovazione L'Italia può fare da ponte»

Tensione in Medio Oriente la compagnia Aida cancella la stagione nel Golfo Persico

La Cina è un colosso dell'innovazione che non può essere ignorato: l'impegno è di provare a «creare nuovi spazi e lavoro per le imprese italiane», puntando su Paesi, includendo anche il Giappone appena visitato, che «crescono e investono in porti, aeroporti e ferrovie». Il vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, nell'ultimo giorno di missione istituzionale nel Dragone, ha visitato il porto di Shanghai Yangshan, il leader mondiale nel traffico di container con 49,16 milioni di unità movimentati e modello di automazione. Un esempio della capacità mandarina di programmare e sviluppare in grande: Yangshan si estende su quasi 4mila chilometri quadrati, tra le strutture fluviali e quelle per le acque profonde, dedicate all'attracco di navi di grossa stazza. Salvini ha tracciato per l'Italia il «ruolo di ponte» con la Cina, in risposta a una congiuntura internazionale segnata da dazi e conflitti. Con la delegazione di Byd, il leader globale dei veicoli elettrici che ha importanti investimenti in Ungheria e Turchia, «ho ripetuto la posizione italiana sulla neutralità tecnologica: forzare i tempi e i mercati sulla pelle dei consumatori è stata una follia di Bruxelles», tra «green deal subito, elettrico, multe e regolamenti». Invece, guardando a Paesi che crescono come la Cina, «te ne rendi conto. E poi se si vuole innovazione, guida autonoma, sicurezza stradale e design, l'Italia può essere un punto di riferimento». Mentre Usa e Cina «innovano e invadono i mercati, la burocrazia europea e i suoi vincoli folli fanno da freno», ha affermato Salvini, incontrando giovedì i media italiani a Pechino. Il vicepremier ha aggiunto di voler tornare «nell'arco di mesi in Cina», interessato a visitare Shenzhen, il cuore tecnologico della Repubblica popolare nel Guangdong. «È all'avanguardia nell'innovazione è una città dove il futuro è realtà e presente. Ho invitato il ministro dei Trasporti (Liu Wei, incontrato giovedì, ndr) all'inaugurazione» delle Olimpiadi invernali di Minalo-Cortina 2026. È necessario «essere qui in Cina con le nostre imprese. Alcune già lo sono, penso a Leonardo all'Eni. È un mercato che non vorrei lasciare ad altri». Negli incontri avuti, tra cui anche quello con il presidente di China Railway Guo Zhuxue, il vicepremier ha registrato parole di «ammirazione del progetto sul Ponte sullo Stretto» di Messina, «sfida ingegneristica unica al mondo. È emozionante, da italiano mi rende orgoglioso. Qui in Cina ci sono al massimo ponti a capata unica di un km, ma noi parliamo di 3,3 km». E lo stesso vale per il Giappone. «Mentre in Italia siamo pronti al no, qui che cose vanno avanti. Ho invitato cinesi e giapponesi all'apertura dei lavori del Ponte». In generale, con Pechino c'è volontà di cooperazione: «per l'Italia c'è estrema attenzione. Ci possono essere partnership in settori non strategici». Non per il Ponte, però, che fa capo a un consorzio italiano, giapponese, spagnolo, danese e americano. Il

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

vicepremier ha visitato il porto di Shanghai Yangshan: è leader mondiale nel traffico di container con 49,16 milioni di container movimentati, nonché il porto marittimo più grande per estensione. È composto da un porto fluviale e dal porto ad acque profonde di Yangshan, il più grande terminal container automatizzato al mondo. Lo fa sapere una nota del Mit. Il terminal visitato da Salvini è situato all'interno di un arcipelago su un'isola a 30 chilometri a largo della costa di Shanghai, nella Baia di Hangzhou, ed è collegato alla terraferma dal ponte Donghai. Inaugurato nel 2005, il porto è stato progressivamente ampliato fino al completamento del progetto, con la realizzazione del terminal automatizzato nel 2019, diventando il porto più trafficato al mondo, con un investimento totale di circa 3.5 miliardi di euro. Salvini ha toccato con mano alcune soluzioni innovative, a partire dalla guida autonoma per i camion.

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Tensione in Medio Oriente la compagnia Aida cancella la stagione nel Golfo Persico

La decisione presa a causa dei continui attacchi houthi e del più recente acuirsi del conflitto fra Israele e Iran


Salvini sulla Via della Seta «Cina esempio di innovazione L'Italia può fare da ponte»

Tensione in Medio Oriente la compagnia Aida cancella la stagione nel Golfo Persico

La decisione presa a causa dei continui attacchi houthi e del più recente acuirsi del conflitto fra Israele e Iran

MATTEO MARTINUZZI MONFALCONE. Aida Kreuzfahrten ha annullato la stagione 2025-26 in Medio Oriente a causa dei problemi di sicurezza nella regione. Facile immaginare le cause, la crisi tra Israele e Iran e poi la minaccia degli Houthi che imperversano nel Mar Rosso impedendo una navigazione sicura. Fino ad oggi le compagnie crocieristiche circumnavigavano l'Africa per portare le navi in Golfo Persico, ma è chiaro che era un'operazione antieconomica. Ma dopo le escalation militari nell'ultimo mese anche l'appeal della destinazione sta venendo meno con conseguenze sulla curva delle prenotazioni. Per questo motivo la compagnia tedesca del gruppo Carnival Corporation & Plc. ha deciso di cancellare le crociere previste a bordo di AidaPrima tra il 3 ottobre 2025 e il 25 marzo 2026. Adesso bisognerà vedere se si scatenerà una reazione a catena che potrebbe coinvolgere le altre compagnie principalmente coinvolte nell'attività crocieristica nel Golfo Persico: parliamo di Costa Crociere, Msc Crociere e Tui Cruises. Se anche questi marchi prendessero la strada intrapresa da Aida per la blue economy degli Emirati Arabi sarebbe una danno gravissimo visto quanto questo paese aveva puntato sulle crociere negli ultimi dieci anni. In una nota inviata agli ospiti prenotati, Aida ha dichiarato che la nave viaggerà verso il Nord Europa e le isole atlantiche durante il periodo invernale. «Con questa decisione, la compagnia desidera fornire ai propri ospiti informazioni chiare e affidabili sui loro viaggi per le vacanze nella prossima stagione invernale il prima possibile. Allo stesso tempo, la sicurezza degli ospiti e dell'equipaggio è la nostra massima priorità», ha comunicato la compagnia basata a Rostock. La prima preoccupazione per le compagnie di crociera sono i tempi di transito attorno all'Africa non potendo attraversare il Canale di Suez. Inoltre Aida ha aggiunto che «la situazione in Medio Oriente non può attualmente essere valutata in modo affidabile per il prossimo futuro». Infatti nessuno sa quando le tensioni geo-politiche si allenteranno. Finché la miccia resterà innescata a Gaza anche tutto il resto del quadrante medio-orientale sarà ad alto rischio. I nuovi itinerari sostituitivi di AidaPrima partiranno da Kiel e Amburgo, con destinazioni nel Mare del Nord e nel Mar Baltico, nonché alle Isole Canarie; le prenotazioni per queste nuove crociere si apriranno il 30 luglio 2025. Agli ospiti interessati da questi cambiamenti verranno offerte prenotazioni alternative, oltre a un Future Cruise Credit (Fcc) pari al dieci percento della tariffa pagata per le crociere cancellate. Aida offriva itinerari in Medio Oriente da quasi vent'anni e la stagione 2025-26 sarà la prima, escludendo gli anni della pandemia, senza una sua nave in partenza dai porti degli Emirati Arabi Uniti. Aida ha introdotto per la prima volta itinerari nella regione durante l'inverno 2006-2007 con la piccola AidaCara che offriva crociere di una settimana da Dubai. L'appeal

della destinazione per i turisti tedeschi è aumentato velocemente e nel corso degli anni sono state schierate navi sempre più grandi come l'AidaDiva, l'AidaBlu, l'AidaStella, l'AidaPrima e l'AidaNova. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Barcellona, cold ironing anche alle crociere

Cominciati i lavori che permetteranno di fornire alimentazione elettrica alle navi del terminal Msc


TRANSIZIONE ENERGETICA

Barcellona, cold ironing anche alle crociere

Cominciati i lavori che permetteranno di fornire alimentazione elettrica alle navi del terminal Msc

ECONOMIA

Incontro Espo-Assoporti, gli scali europei sostengono la strategia globale dell'Ue

ALBERTO GHIARA GENOVA. E' stato aperto il cantiere per realizzare il sistema di cold ironing del molo Adossat del porto di Barcellona, che rappresenta il primo collegamento elettrico dello scalo catalano dedicato alle navi da crociera. L'Autorità portuale di Barcellona e la società danese PowerCon A/S hanno avviato i lavori per la costruzione del sistema di alimentazione elettrica a terra (Ops) presso il terminal Msc del molo Adossat. PowerCon si è aggiudicata questo progetto che includerà anche le necessarie opere civili e la posa dei cavi per il centro di distribuzione da cui verrà gestita l'alimentazione elettrica. Nei giorni scorsi si è tenuto il primo incontro tra il team Shorepower del porto di Barcellona, guidato dalla sua responsabile, Ana Arévalo, e il team PowerCon, guidato da Peter Castberg Knudsen, team manager e socio fondatore dell'azienda. Durante l'incontro, i rappresentanti del porto di Barcellona e di PowerCon hanno gettato le basi per l'esecuzione del progetto di costruzione, in conformità con il bando di gara, e hanno visitato il terminal Msc, dove hanno incontrato la direttrice del terminal, Sandra Yunta. Il terminal, inaugurato quest'anno, è stato costruito avendo la sostenibilità come priorità ed era stato progettato per essere dotato di un sistema Ops. Ana Arévalo ha spiegato che "l'Ops del terminal Msc dovrebbe entrare in funzione nel 2027, contemporaneamente alla sottostazione che fornirà elettricità rinnovabile al 100 per cento a tutti i terminal. Sarà un anno chiave per l'elettrificazione delle banchine del porto di Barcellona". La società danese PowerCon si era aggiudicata al principio dello scorso maggio il contratto da 12,2 milioni di euro per la costruzione e la messa in servizio del sistema di alimentazione elettrica per le navi da crociera nel porto. L'installazione verrà effettuata nel terminal H del molo Adossat. Oltre al sistema Ops, PowerCon si occuperà delle opere civili associate e installerà i cavi che collegheranno il terminal a un centro di distribuzione energetica centralizzato. La prima sottostazione Ops servirà il terminal Msc, con una capacità già pianificata per altri cinque sistemi. Questo approccio centralizzato consentirà la completa elettrificazione dei terminal crociere lungo il molo Adossat. Consentendo alle navi di spegnere i generatori di bordo durante l'attracco, i sistemi Ops contribuiscono a ridurre il rumore e a eliminare i gas di scarico nelle aree portuali, migliorando la qualità dell'aria per le comunità circostanti. Tuttavia, sebbene l'energia elettrica da terra contribuisca a ridurre l'impatto ambientale locale, il settore marittimo deve continuare a investire in navi alimentate con combustibili alternativi per ottenere significative riduzioni delle emissioni globali anche durante la navigazione. Questo intervento fa parte del piano Nexigen del porto di Barcellona. Con un investimento globale previsto di quasi 200 milioni di euro, il piano Nexigen ha raggiunto quest'anno il suo momento chiave, con l'entrata in funzione dei due sistemi Ops situati presso i terminal Best (container) e Grimaldi Terminal di Barcellona

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

(traghetti). Questi sistemi Ops, attualmente in fase pilota, collegano già le navi portacontainer che arrivano al Best e i traghetti che collegano quotidianamente Barcellona e Palma, riducendo le emissioni che generano e fornendo esperienza e conoscenze essenziali per la costruzione dei futuri sistemi Ops. A questo punto, il progetto continua con la costruzione della nuova sottostazione portuale e l'implementazione di una nuova rete a media tensione che consentirà di raggiungere tutte le banchine in cui saranno installati i sistemi Ops. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Aida raddoppia il programma Evolution

La modernizzazione delle navi Sphinx prosegue: dopo le prime tre saranno aggiornate le altre quattro


Aida raddoppia il programma Evolution

La modernizzazione delle navi Sphinx prosegue: dopo le prime tre saranno aggiornate le altre quattro

Us Bank media la riscossione di un Bill of lading elettronico Prima volta per gli Stati Uniti

MATTEO MARTINUZZI MONFALCONE. A seguito dell'alto gradimento dimostrato dai passeggeri di AidaDiva dopo il suo significativo refit nell'ambito del programma Evolution delle prime 3 navi di classe Sphinx (le altre due devono ancora entrare in bacino), Aida Kreuzfahrten ha deciso di portare avanti la modernizzazione della sua flotta e ha annunciato ufficialmente che anche le altre quattro navi di questa classe (le più recenti) saranno modernizzate entro il 2028. Infatti la classe Sphinx si divide in due gruppi di navi, tutte di dimensioni contenute: le prime tre con una stazza lorda di 69.203 tonnellate (consegnate tra il 2007 e il 2009 da Meyer Werft) a cui sono seguite altre quattro con mezzo ponte prodiero in più con una stazza lorda di 71.304 tonnellate (consegnate tra il 2010 e il 2013 dal medesimo cantiere). Ricordiamo che su AidaDiva sei suite per famiglie con i rispettivi balconi sono state costruite a poppa; le aree pubbliche sui ponti 9, 10 e 11 sono state riprogettate e sono stati aggiunti nuovi concept per ristoranti e bar; la disposizione dei posti a sedere del Theatrium è stata ampliata con tecnologie all'avanguardia per audio, luci e controllo del palco; infine la spa è stata ristrutturata con l'aggiunta di due ulteriori suite termali che offrono una vasca idromassaggio privata, una sauna privata e un letto ad acqua. I bacini di carenaggio per AidaBlu, AidaSol, AidaMar e AidaStella saranno calendarizzati in primavera o l'autunno in modo da garantire che le navi saranno pienamente operative nelle alte stagioni estive o invernali: il tutto sarà completato entro la fine del 2028 vedendo così aggiornate significativamente tutte e sette le navi di classe Sphinx. «Stiamo investendo in questa classe di navi; questo riafferma il nostro impegno a lungo termine nei confronti delle nostre popolari navi più piccole. Con la modernizzazione, stiamo migliorando sia il comfort degli ospiti sia la tecnologia, rendendo questa generazione di navi pronta per i prossimi vent'anni» ha dichiarato Felix Eichhorn, presidente di Aida Kreuzfahrten. La compagnia tedesca del gruppo Carnival Corporation & Plc. ha dichiarato che la riprogettazione alberghiera di tutte le navi di questa classe offre ad Aida l'opportunità di sottolineare ulteriormente il suo carattere di navi su misura di famiglia. Una volta completato il programma queste sette navi verranno vendute all'interno del programma AidaSelection che le distinguerà dalle altre quattro navi della flotta che sono molto più grandi. Il concept di queste navi si concentra sulla convivialità familiare, così come sugli incontri a terra e a bordo. La compagnia ha inoltre sottolineato che le navi essendo più piccole possono attraccare in porti non agibili per i giganti del mare attuali. Ma lo sviluppo della flotta Aida non si ferma al progetto Evolution. Infatti, forte degli straordinari risultati commerciali dalla ripresa post-pandemia, Aida ha aggiunto che sta consolidando tutti i progetti per l'ulteriore sviluppo e l'espansione della sua flotta. Infatti insieme al marchio Carnival Cruise Line è il brand che sta

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

ottenendo i risultati migliori della corporation americana. Per sostenere questa eccezionale domanda di mercato, si è puntato non solo sull'ammodernamento della flotta esistente, ma anche su un investimento miliardario in due nuove navi di nuova generazione. Le due nuove sisterships dual fuel saranno costruite da Fincantieri in Italia con messa in servizio prevista per la primavera del 2030 e l'inverno 2031-32. Con questi ingressi la flotta del marchio tedesco raggiugerà le 13 unità. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Us Bank media la riscossione di un Bill of lading elettronico Prima volta per gli Stati Uniti

La vicepresidente Christine Bravo: È un passo avanti per garantire velocità, trasparenza e affidabilità ai clienti


CROCIERE
Aida raddoppia il programma Evolution
La modernizzazione delle navi Sphinx prosegue dopo le prime tre ristrutturazioni aggiornate le altre quattro
DIGITALIZZAZIONE
Us Bank media la riscossione di un Bill of lading elettronico Prima volta per gli Stati Uniti
La vicepresidente Christine Bravo: "È un passo avanti per garantire velocità, trasparenza e affidabilità ai clienti"

GENOVA. Us Bank ha completato la sua prima transazione di riscossione di finanziamenti commerciali utilizzando un processo completamente digitale, segnando un passo avanti negli sforzi della banca per modernizzare i servizi commerciali e di gestione del capitale circolante per i clienti. Us Bank è la prima banca statunitense a utilizzare la tecnologia blockchain, che supporta il trasferimento di documenti crittografati tra i partner commerciali e le loro banche. L'abilitazione di questa procedura all'interno degli Stati Uniti è un passaggio fondamentale nella sua diffusione globale. "I nostri clienti sono alla ricerca di modi più intelligenti ed efficienti per gestire le loro attività di importazione ed esportazione", ha affermato Christine Bravo, vicepresidente senior di Us Bank. "Questo processo completamente digitale rappresenta un passo avanti per garantire la velocità, la trasparenza e l'affidabilità di cui le aziende hanno bisogno nell'attuale contesto commerciale". In questa transazione, Us Bank ha svolto il ruolo di banca presentatrice per conto dell'esportatore, una grande società quotata in borsa con sede negli Stati Uniti. La compagnia di linea Msc ha emesso la polizza di carico (Bill of Lading) elettronica e ha facilitato la spedizione utilizzando la piattaforma WaveBL. La polizza di carico è il documento contrattuale che viene scambiato fra proprietario della merce e vettore al momento in cui il carico viene affidato a quest'ultimo per il trasporto. Fa successivamente fede per la consegna al destinatario. La sua importanza è fondamentale e per questo finora non si è trovato un modo alternativo ai documenti cartacei abbastanza affidabile. L'utilizzo della blockchain è quindi un test per verificare che anche questo delicato passaggio documentale della catena logistica possa essere dematerializzato. Finora, una transazione di questo tipo ha richiesto un corriere per il trasporto fisico dei documenti attraverso i continenti, spesso impiegando diversi giorni. Al contrario, il processo digitale riduce tale tempo a pochi minuti, con l'obiettivo di eliminare i ritardi, migliorare la sicurezza e la conformità ed evitare interruzioni dovute a condizioni meteorologiche, pandemie o eventi geopolitici. La Dcsa (Digital container shipping association), associazione per la digitalizzazione dei trasporti che comprende nove delle dieci più grandi compagnie marittime portacontainer al mondo, ha fissato l'obiettivo che entro il 2030 venga emesso elettronicamente il 100 per cento delle polizze di carico. "Siamo entusiasti di vedere istituzioni così affermate adottare la piattaforma digitale di WaveBL", ha dichiarato Ofer Ein Bar, vicepresidente Istituzioni finanziarie di WaveBL. "Avere partner di questo tipo ci avvicina al raggiungimento della nostra missione: fornire soluzioni pratiche che semplifichino le transazioni di finanziamento del commercio e consentano progressi significativi nel settore. Questo è solo l'inizio". Il passaggio alla documentazione digitale

nel commercio e nel capitale circolante, secondo quanto afferma Us Bank in una nota sta accelerando, poiché le aziende cercano di ridurre i costi, ridurre i ritardi e migliorare la trasparenza. Questa iniziativa - continua la nota - dimostra come gli strumenti digitali possano semplificare le transazioni commerciali di importazione ed esportazione riducendo al minimo i costi di corriere e di stoccaggio e il rischio di smarrimento o ritardo della documentazione. Dal canto suo la Dcsa, nell'affrontare il panorama in continua evoluzione del trasporto marittimo di container, si impegna a definire standard per raggiungere risultati di modernizzazione dei trasporti. Tra gli obiettivi, la promozione di pratiche di sostenibilità, la promozione dell'interoperabilità e dell'efficienza in tutto il settore, il miglioramento dell'esperienza complessiva del cliente e l'estrazione di preziose informazioni dai dati. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Messaggero Marittimo

Focus

Paolo Pessina nuovo vicepresidente di Conftrasporto


Messaggero Marittimo.it

Paolo Pessina nuovo vicepresidente di Conftrasporto

GENOVA – Il genovese **Paolo Pessina**, presidente della **Federazione nazionale degli agenti e mediatori marittimi (Federagenti)**, è stato nominato **vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio**. Succede a un altro nome noto del cluster marittimo ligure, **Gian Enzo Duci**, in un passaggio di testimone che sottolinea la centralità di Genova nel dibattito logistico e portuale nazionale. "È per me motivo di grande orgoglio assumere questa carica – ha dichiarato Pessina – in un momento in cui il coordinamento tra le varie anime della logistica e del trasporto è diventato determinante per la competitività del sistema Paese".

Una competitività che oggi più che mai si gioca anche sulle incertezze dello scenario globale. I grandi porti del Nord Europa, da **Rotterdam ad Anversa, passando per Amburgo**, stanno infatti affrontando una delle peggiori crisi degli ultimi anni: ritardi, congestione, siccità che penalizza il trasporto fluviale e le conseguenze indirette della **guerra dei dazi** avviata dagli Stati Uniti. "La concatenazione di fattori esogeni – ha spiegato Pessina in un'intervista rilasciata a Wired – ha inceppato il meccanismo perfetto dei grandi hub nordeuropei: da una parte i dazi americani, che hanno alterato flussi e filiere; dall'altra il cambiamento climatico, che rende meno affidabili le rotte interne. **Il risultato è una congestione senza precedenti: chiatte ferme, ritardi fino a 5 giorni e navi in attesa anche 70 ore per scaricare**."

GENOVA Il genovese Paolo Pessina, presidente della Federazione nazionale degli agenti e mediatori marittimi (Federagenti), è stato nominato vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio. Succede a un altro nome noto del cluster marittimo ligure, Gian Enzo Duci, in un passaggio di testimone che sottolinea la centralità di Genova nel dibattito logistico e portuale nazionale. È per me motivo di grande orgoglio assumere questa carica ha dichiarato Pessina in un momento in cui il coordinamento tra le varie anime della logistica e del trasporto è diventato determinante per la competitività del sistema Paese. Una competitività che oggi più che mai si gioca anche sulle incertezze dello scenario globale. I grandi porti del Nord Europa, da Rotterdam ad Anversa, passando per Amburgo, stanno infatti affrontando una delle peggiori crisi degli ultimi anni: ritardi, congestione, siccità che penalizza il trasporto fluviale e le conseguenze indirette della guerra dei dazi avviata dagli Stati Uniti. La concatenazione di fattori esogeni ha spiegato Pessina in un'intervista rilasciata a Wired ha inceppato il meccanismo perfetto dei grandi hub nordeuropei: da una parte i dazi americani, che hanno alterato flussi e filiere; dall'altra il cambiamento climatico, che rende meno affidabili le rotte interne. Il risultato è una congestione senza precedenti: chiatte ferme, ritardi fino a 5 giorni e navi in attesa anche 70 ore per scaricare. Italia, un'occasione storica I porti italiani, in particolare quelli del Nord Tirreno sottolinea Pessina possono giocarsi una partita decisiva. La congestione al Nord Europa e la ridefinizione delle rotte commerciali aprono spazi inediti. Anche gli Stati Uniti stanno tornando a guardare a terminal italiani per evitare rincari e sfruttare un cambio euro-dollaro a loro favorevole. La grande sfida, tuttavia, è interna: Abbiamo fondi, progetti e infrastrutture strategiche in corso, penso alla diga foranea di Genova, al Terzo Valico, al nodo ferroviario cittadino. Ma restiamo troppo lenti. Serve armonizzare i modelli operativi dei terminalisti e accelerare. La burocrazia non può zavorrare lo sviluppo. La Via del Cotone e il rebus geopolitico Pessina guarda anche oltre i confini europei: È il momento di rilanciare una strategia verso l'India, nazione strategica dal punto di vista economico, tecnologico e logistico. Serve una Via del Cotone' che affianchi la tradizionale Via della Seta e valorizzi il nostro posizionamento. Ma restano variabili impazzite. Gli attacchi Houthi nel Mar Rosso stanno modificando le rotte: le navi circumnavigano l'Africa, e il Nord Europa resta, per ora, uno sbocco più accessibile. Finché la crisi a Suez non sarà risolta, la concorrenza rimane agguerrita. Ma dobbiamo farci trovare pronti: l'Italia può diventare un'alternativa stabile solo se sarà attraente, veloce, integrata. La visione di Conftrasporto Con la sua nuova nomina, Paolo Pessina porta in Conftrasporto non solo l'esperienza di Federagenti e del sistema portuale ligure, ma anche una visione chiara: L'intermodalità, la digitalizzazione e la cooperazione

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

tra imprese e istituzioni sono le chiavi per il futuro. Non possiamo più permetterci immobilismi. Il tempo della logistica italiana è adesso.

Messaggero Marittimo

Focus

Contship alla Ukraine Recovery Conference 2025


Messaggero Marittimo.it

Contship alla Ukraine Recovery Conference 2025

ROMA – Anche il **Gruppo Contship** ha preso parte alla **Ukraine Recovery Conference 2025**, la due giorni ospitata a Roma il 10 e 11 luglio e dedicata al sostegno alla ripresa e alla ricostruzione dell'Ucraina. Un appuntamento di rilevanza internazionale che ha riunito oltre **100 delegazioni governative, 40 organizzazioni internazionali** e centinaia di rappresentanti di istituzioni, imprese, autorità locali e organizzazioni della società civile.

L'obiettivo della conferenza è stato mobilitare investimenti e rafforzare la cooperazione internazionale per sostenere la ripresa dell'Ucraina, promuovendo progetti di ricostruzione, riforme strutturali, allineamento agli standard europei e creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo del settore privato.

A rappresentare Contship, il **Business Development Director Nicola Paradiso**, che ha guidato la delegazione del gruppo logistico prendendo parte agli incontri di networking tra stakeholder italiani, ucraini e internazionali. Al centro dell'intervento di Paradiso, la consapevolezza che **la logistica**

ROMA Anche il Gruppo Contship ha preso parte alla Ukraine Recovery Conference 2025, la due giorni ospitata a Roma il 10 e 11 luglio e dedicata al sostegno alla ripresa e alla ricostruzione dell'Ucraina. Un appuntamento di rilevanza internazionale che ha riunito oltre 100 delegazioni governative, 40 organizzazioni internazionali e centinaia di rappresentanti di istituzioni, imprese, autorità locali e organizzazioni della società civile. L'obiettivo della conferenza è stato mobilitare investimenti e rafforzare la cooperazione internazionale per sostenere la ripresa dell'Ucraina, promuovendo progetti di ricostruzione, riforme strutturali, allineamento agli standard europei e creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo del settore privato. A rappresentare Contship, il Business Development Director Nicola Paradiso, che ha guidato la delegazione del gruppo logistico prendendo parte agli incontri di networking tra stakeholder italiani, ucraini e internazionali. Al centro dell'intervento di Paradiso, la consapevolezza che la logistica sarà un fattore chiave per la ripartenza economica dell'Ucraina, con la necessità di un approccio integrato che combini sviluppo infrastrutturale e valorizzazione del capitale umano locale. "Il progetto che intendiamo promuovere ha spiegato Paradiso mira a realizzare un corridoio logistico efficiente tra Ucraina ed Europa, che favorisca la ripresa economica e industriale del Paese. A questo si affianca una proposta concreta: una scuola di formazione dedicata ai giovani ucraini, per prepararli sin da subito a diventare protagonisti dello sviluppo di un sistema logistico moderno e sostenibile". Un'iniziativa che guarda al futuro ma parte dal presente: "In un momento in cui la realizzazione di grandi infrastrutture è subordinata al ritorno della stabilità ha aggiunto Paradiso la formazione può partire subito. Costruire oggi le competenze significa essere pronti domani, quando le condizioni politiche e di sicurezza permetteranno di aprire i cantieri". La partecipazione di Contship alla conferenza si inserisce in un quadro più ampio di coinvolgimento del settore privato nella ricostruzione dell'Ucraina. L'evento ha infatti segnato un passaggio cruciale nel percorso politico e strategico europeo per sostenere il Paese non solo con aiuti emergenziali, ma anche attraverso iniziative strutturate di lungo periodo, in cui la logistica gioca un ruolo centrale.

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

Messaggero Marittimo

Focus

Confindustria lancia documento strategico per l'Economia del Mare



ROMA - Confindustria presenta ufficialmente il documento strategico Economia del Mare. Azioni strategiche per la competitività del Paese, a cura del delegato del Presidente per il settore, Mario Zanetti. Un piano articolato che ribadisce il ruolo dell'Economia del Mare come asset centrale per la crescita dell'Italia, con l'obiettivo di rafforzare la posizione del Paese nel Mediterraneo e nei mercati globali. Secondo i dati diffusi, il comparto ha raggiunto nel 2025 un valore di 216,7 miliardi di euro, pari all'11,3% del PIL nazionale, con oltre 230mila imprese attive e oltre un milione di occupati. Si conferma dunque un settore in crescita costante, capace di generare un effetto moltiplicatore significativo: ogni euro investito attiva quasi il doppio in termini economici, con picchi ancora maggiori in settori ad alta specializzazione come la cantieristica navale. Tre priorità strategiche e altrettante leve abilitanti Il documento si sviluppa su tre direttrici strategiche: Potenziare infrastrutture e portualità Modernizzare vettori e flotte Investire nelle persone e nelle competenze Tre, invece, le leve trasversali a supporto: risorse finanziarie, semplificazione normativa e amministrativa, e comunicazione efficace per diffondere la cultura della competitività marittima a livello nazionale. Infrastrutture e porti: serve una visione sistemica Nel primo capitolo, Confindustria sottolinea l'urgenza di una strategia nazionale sui porti, per renderli più moderni, intermodali, sostenibili e digitalizzati. Tra le priorità: Investimenti mirati per ammodernamento e digitalizzazione, connettività 5G, sicurezza e riduzione dell'impatto ambientale. Utilizzo efficace dei fondi PNRR per interventi strutturali. Elettrificazione delle banchine e sviluppo di carburanti alternativi (LNG, idrogeno, biofuel), con utilizzo dei proventi ETS. Un piano nazionale dragaggi, accompagnato da un quadro normativo chiaro per la gestione delle comunità energetiche portuali. Riforma della governance portuale, per favorire un maggiore coinvolgimento locale e un coordinamento strategico tra le Autorità di Sistema Portuale. Tutela degli incentivi per il trasporto merci su ferro (Ferrobonus e Norma Merci). ZES Unica e ZLS con incentivi per investimenti infrastrutturali anche nei porti turistici. Vettori e flotte: rafforzare lo shipping italiano Il secondo asse riguarda il trasporto marittimo, la cantieristica, il diporto e la pesca. Per lo shipping italiano, Confindustria propone: Semplificazione normativa per attrarre investimenti e ridurre tempi autorizzativi. Transizione energetica equilibrata, con accesso concreto a nuovi carburanti e impiego dei fondi ETS. Allineamento normativo globale, per evitare squilibri competitivi tra standard UE e internazionali. Per la cantieristica navale, in cui l'Italia è leader mondiale, servono politiche industriali mirate per consolidare la posizione internazionale. Il diporto nautico soffre invece per costi elevati e burocrazia: necessario rendere più competitiva la bandiera italiana. La pesca, infine, necessita di flotte più moderne, compatibilmente

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

con le restrizioni UE, per migliorare sicurezza, efficienza e sostenibilità. Competenze: il mare cerca persone qualificate Il terzo pilastro riguarda il capitale umano. Dal monitoraggio condotto dal Gruppo Tecnico Economia del Mare emerge un forte disallineamento tra domanda e offerta di competenze, in particolare nei settori digitali, logistici ed energetici. Confindustria quindi propone: Rafforzamento dei percorsi ITS e universitari, allineati con i fabbisogni reali delle imprese. Incentivi all'assunzione di giovani con profili tecnici. Maggior dialogo tra istituzioni e imprese, per migliorare l'incontro tra domanda e offerta di lavoro. Inserimento dell'Economia del Mare nel Piano Mattei, come area tematica prioritaria. Un percorso concreto e strutturato Confindustria annuncia infine l'avvio di un percorso stabile, articolato in tappe chiare e operative. Un'agenda che trova già tre appuntamenti tra i principali segnati in rosso sul calendario. A partire dal 22 settembre, quando a Genova, in occasione del Salone Nautico, si terrà un incontro aperto del Gruppo tecnico Economia del Mare con imprese, istituzioni e mondo accademico. Poi, nel 2026, ancora la città della Lanterna assieme alla Regione Liguria saranno Capitale dell'Economia del Mare, con un evento annuale di riferimento nazionale. Infine, nel 2027, Napoli e Regione Campania raccoglieranno il testimone, confermando il ruolo centrale del Mezzogiorno nello sviluppo marittimo. "L'Economia del Mare non può più essere considerata un tema di nicchia", ha affermato Mario Zanetti. "È il cuore della competitività italiana. Servono visione, governance, investimenti e alleanze forti tra imprese, istituzioni e formazione. Confindustria è pronta a fare la propria parte, con un approccio sistemico e risultati misurabili". Il messaggio è chiaro: una strategia politica unitaria e strutturata sull'Economia del Mare è essenziale per la crescita del Paese e per rafforzare il ruolo dell'Italia nei traffici internazionali, nel Mediterraneo e oltre. QUI IL POSITION PAPER IN FORMA INTEGRALE: Position paper - 15 luglio 2025

Messaggero Marittimo

Focus

Marevivo: 40 anni di storia scritta da Rosalba Giugni


Messaggero Marittimo.it

Marevivo: 40 anni di storia scritta da Rosalba Giugni

LIVORNO - **Rosalba Giugni** è la presidente di **Marevivo**.
Una fondazione che lei stessa ha fondato quarant'anni fa, quando ancora il mare non soffriva tanto come oggi ma vedeva i primi segnali di una umanità che non si interessava del futuro.

Napoletana, figlia di armatori, subacquea, ha vissuto da sempre il mare come la sua seconda casa oltre la terra ferma. E l'ha scelto come missione per la vita quando ha iniziato a vedere le plastiche inquinare le magnifiche grotte della sua **Capri**.

"Non sono riuscita a voltare la testa e ho pensato a qualcosa che avrei potuto fare".
Rosalba Giugni veniva dal mondo del volontariato soprattutto con la Croce Rossa Italiana e insieme all'amica **Carmen Di Penta**, oggi direttore di Marevivo, si rivolsero a chi già operava per la tutela dell'ambiente.
"Il presidente del WWF mi disse che non era facile indirizzare tutto verso il mare ma mi invitò a provarci personalmente".

LIVORNO - Rosalba Giugni è la presidente di Marevivo. Una fondazione che lei stessa ha fondato quarant'anni fa, quando ancora il mare non soffriva tanto come oggi ma vedeva i primi segnali di una umanità che non si interessava del futuro. Napoletana, figlia di armatori, subacquea, ha vissuto da sempre il mare come la sua seconda casa oltre la terra ferma. E l'ha scelto come missione per la vita quando ha iniziato a vedere le plastiche inquinare le magnifiche grotte della sua Capri. Non sono riuscita a voltare la testa e ho pensato a qualcosa che avrei potuto fare. Rosalba Giugni veniva dal mondo del volontariato soprattutto con la Croce Rossa Italiana e insieme all'amica Carmen Di Penta, oggi direttore di Marevivo, si rivolsero a chi già operava per la tutela dell'ambiente. Il presidente del WWF mi disse che non era facile indirizzare tutto verso il mare ma mi invitò a provarci personalmente. Inizialmente ad essere coinvolti furono amici e parenti e via alle prime pulizie delle spiagge, un'operazione che mai si era vista in Italia, tra le prime in Europa. Era il 1985. A quel tempo mancava ancora chi si dedicasse in modo particolare alla cura del mare, noi iniziammo con una scrivania e un telefono e negli anni diventammo il punto di riferimento per un'attività che oggi riunisce centinaia di volontari e migliaia di iscritti con delegazioni su tutto il territorio italiano delle divisioni Subacquea, Vela, Canoa & Kayak e Spiagge e Coste, che ci permettono di agire su tutti i fronti in difesa del nostro mare. Marevivo sembrò allora il nome più adatto che indirizzava la rotta, con passione, verso un'attività in aiuto delle tante specie marine, vegetali e animali che in questi quattro decenni sono scomparsi dalle nostre acque, sopra e sotto. L'isola di Capri era un posto meraviglioso, nelle immersioni potevi vedere di tutto. Oggi è tutta un'altra cosa. Il Comitato scientifico Durante la prima conferenza stampa di presentazione, a Viareggio, con Folco Quilici e Amedeo d'Aosta come testimonial, qualcuno chiese chi facesse parte del Comitato scientifico dell'associazione. Non ne avevamo ancora uno e in quel momento Federico De Strobel, professore dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia, che aveva posto la domanda, ne diventò responsabile. Oggi ne fanno parte biologi e professionisti di alto livello che si trovano a confrontarsi con una situazione molto peggiorata rispetto al passato. Nonostante nuove leggi per la tutela del mare e la maggiore sensibilità collettiva, le cose rispetto agli inizi sono diverse in senso negativo. Ci sono tanti aspetti da valutare che hanno impattato sul mare, ci spiega Rosalba Giugni, basti pensare anche all'aumento della popolazione mondiale che ha visto crescere in modo vertiginoso il consumo di carne e pesce. Il nostro mar Mediterraneo è messo molto male, ma anche gli altri mari non se la passano bene. Ci sono sempre meno pesci, le condizioni del mare sono diverse, è più caldo e più salato cosa che incide sulla biodiversità e la mette a serio rischio. Sul cambiamento climatico l'Italia secondo

Messaggero Marittimo

Focus

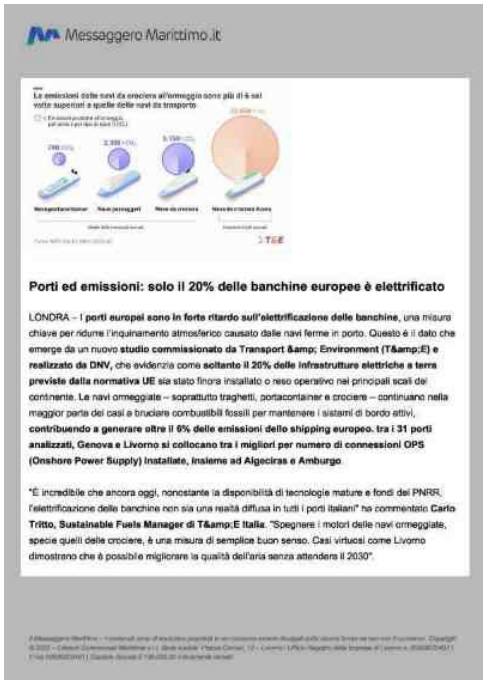
la presidente potrebbe fare molto di più. Qualcuno sostiene che potremmo essere il primo paese che a diventare indipendente con le energie rinnovabili, potendo contare su sole, vento, vulcani. Ma sono necessari cambiamenti bloccati soprattutto dalle lobby che guardano a fini economici, così come certa politica. A preoccupare sembra essere la convinzione che ormai siamo a un punto di non ritorno: È difficile tornare indietro perché la macchina del consumismo è ormai troppo stimolata sotto tanti punti di vista. E l'aumento delle temperature è una bomba ad orologeria. Il 2029 era considerato il punto di non ritorno, ma ci siamo già dentro dice allarmata. La salvaguardia ambientale Chi si sta adoperando per migliorare la situazione è in parte il mondo degli armatori che si muove in una direzione di salvaguardia anche per le regole imposte dall'IMO. C'è anche un'attenzione nuova all'inquinamento acustico, sul lato ambientale molto è stato fatto, un passo avanti potrebbe essere la riduzione delle velocità di navigazione che porterebbe benefici in termini di consumi. L'oggi in questo senso dovrebbe essere l'orizzonte a cui guardare. Quando pensiamo alla rotta da portare avanti come Marevivo la domanda che ci facciamo è sempre la stessa: cosa succede al mare? E su questa base ci adoperiamo. Certo, potevamo fare di più e meglio in questi anni, ma non abbiamo mai smesso di farlo un giorno, come le battaglie per le leggi a tutela dell'ecosistema marino. Una battaglia molto al femminile: oggi alla guida dell'associazione troviamo tre donne: Rosalba Giugni, Carmen di Penta e la figlia di Rosalba, Raffaella. Se io ero considerata la vela e Carmen il timone, mia figlia è la sintesi di entrambe e dopo aver lasciato il suo precedente lavoro si è dedicata anche lei a questa passione che ha vissuto fin da piccola. Essere donna non è stato facile soprattutto all'inizio e soprattutto per Rosalba Giugni che veniva da una famiglia benestante: Non ero presa sul serio in particolare dagli uomini che vedevano questa mia attività quasi come un passatempo che mi ero scelta. Ma la caparbietà e a volte anche il fascino femminile, hanno permesso pian piano di affermarsi come realtà e oggi le cose sono molto diverse e Marevivo gode di ottima stima, come dimostrano le tante collaborazioni con armatori importanti. Non ci siamo mai legati a un partito e abbiamo portato avanti le nostre idee facendo sì politica ogni volta che ce ne fosse bisogno per venire in aiuto del mare. Tante le campagne portate avanti, e quelle ancora in corso, con una certezza: Se iniziamo una cosa non la abbandoniamo finchè non sia giunta a termine.

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

Messaggero Marittimo

Focus

Porti ed emissioni: solo il 20% delle banchine europee è elettrificato



LONDRA I porti europei sono in forte ritardo sull'elettrificazione delle banchine, una misura chiave per ridurre l'inquinamento atmosferico causato dalle navi ferme in porto. Questo è il dato che emerge da un nuovo studio commissionato da Transport & Environment (T&E) e realizzato da DNV, che evidenzia come soltanto il 20% delle infrastrutture elettriche a terra previste dalla normativa UE sia stato finora installato o reso operativo nei principali scali del continente. Le navi ormeggiate soprattutto traghetti, portacontainer e crociere continuano nella maggior parte dei casi a bruciare combustibili fossili per mantenere i sistemi di bordo attivi, contribuendo a generare oltre il 6% delle emissioni dello shipping europeo. tra i 31 porti analizzati, Genova e Livorno si collocano tra i migliori per numero di connessioni OPS (Onshore Power Supply) installate, insieme ad Algeciras e Amburgo. "È incredibile che ancora oggi, nonostante la disponibilità di tecnologie mature e fondi del PNRR, l'elettrificazione delle banchine non sia una realtà diffusa in tutti i porti italiani" ha commentato Carlo Tritto, Sustainable Fuels Manager di T&E Italia. "Spegnere i motori delle navi ormeggiate, specie quelli delle crociere, è una misura di semplice buon senso. Casi virtuosi come Livorno dimostrano che è possibile migliorare la qualità dell'aria senza attendere il 2030". Il report non manca di evidenziare i ritardi di molti scali di rilievo come Anversa, Dublino, Danzica e Lisbona ancora privi di infrastrutture OPS e le performance deludenti di Rotterdam, Barcellona, Bremerhaven, Valencia e Le Havre, ben al di sotto degli standard europei. A preoccupare è anche il caso di Venezia, dove a fronte della prossima installazione di ben 18 connessioni OPS per il traffico passeggeri si teme un aumento insostenibile del traffico crocieristico, incompatibile con la fragilità della laguna. Le navi da crociera sono, sempre secondo T&E, tra le principali responsabili delle emissioni nei porti: a causa della loro lunga permanenza in banchina, generano oltre sei volte le emissioni rispetto agli altri tipi di nave. Un esempio emblematico è quello della A Collegarla alla rete elettrica avrebbe potuto azzerare quasi del tutto queste emissioni, riducendo anche del 20% quelle complessive annue. Per questo T&E chiede alla Commissione Europea di anticipare l'obbligo di elettrificazione delle banchine al 2028 per le navi da crociera, estendendolo gradualmente anche ad altre tipologie di nave altamente inquinanti. L'associazione propone inoltre di consentire ai porti che forniscono energia da fonti rinnovabili di ottenere crediti CIC elettrici, e di destinare maggiori risorse comunitarie all'ammodernamento delle infrastrutture energetiche portuali.

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

Sea Reporter

Focus

Circle, nuovo contratto da 200.000 per la digitalizzazione della logistica e del sistema portuale


Sea Reporter

Circle, nuovo contratto da € 200.000 per la digitalizzazione della logistica e del sistema portuale

07/15/2025 13:29 Redazione Seareporter

Lug 15, 2025 firma un nuovo contratto del valore complessivo di € 200.000 . L'incarico si inserisce nel più ampio contesto delle attività in corso volte al rafforzamento dell'interoperabilità tra sistemi informativi e alla progressiva evoluzione digitale del sistema portuale nazionale.Il progetto riguarda l'implementazione di un sistema avanzato di Business Intelligence applicato alla logistica, con l'obiettivo di migliorare in modo significativo l'efficienza operativa. Grazie all'impiego di algoritmi di Intelligenza Artificiale e Machine Learning integrati in sistemi di Business Intelligence, il sistema consente di raccogliere, elaborare e analizzare le informazioni, provenienti dalla sorgente dati dell'azienda, offrendo una visione integrata e predittiva dei processi aziendali, facilitando decisioni tempestive e consapevoli, riducendo i costi e aumentando il livello di servizio. In particolare, il sistema permetterà di automatizzare la generazione di report, grafici e statistiche oggi prodotti manualmente, rendendo l'analisi più rapida, precisa e accessibile. Sono previste dashboard specifiche per l'area amministrativa, commerciale e operativa, in grado di rappresentare indicatori chiave come marginalità, flussi di trasporto, fatturato e performance dei clienti. Questa integrazione tra informazioni e dati genera degli insight strategici a supporto di processi di pianificazione e gestione basati sui dati. A supporto del progetto, è prevista inoltre la formazione di un utente interno che potrà gestire e aggiornare autonomamente le analisi aziendali. Milos BI® arricchisce inoltre le funzionalità già offerte dalla Suite Milos MTO , integrando e analizzando in tempo reale i dati provenienti da diverse modalità di trasporto (stradale, ferroviario, marittimo, aereo), offrendo una visione completa dell'intera supply chain. Infatti, grazie a dashboard interattive e report automatizzati, è possibile monitorare le performance operative, ridurre i tempi di transito, ottimizzare i percorsi, migliorare la saturazione dei mezzi e intervenire tempestivamente su eventuali anomalie. Milos® TFP supporta inoltre la completa digitalizzazione di documenti come

Lug 15, 2025 firma un nuovo contratto del valore complessivo di 200.000 . L'incarico si inserisce nel più ampio contesto delle attività in corso volte al rafforzamento dell'interoperabilità tra sistemi informativi e alla progressiva evoluzione digitale del sistema portuale nazionale. Il progetto riguarda l'implementazione di un sistema avanzato di Business Intelligence applicato alla logistica, con l'obiettivo di migliorare in modo significativo l'efficienza operativa. Grazie all'impiego di algoritmi di Intelligenza Artificiale e Machine Learning integrati in sistemi di Business Intelligence, il sistema consente di raccogliere, elaborare e analizzare le informazioni, provenienti dalla sorgente dati dell'azienda, offrendo una visione integrata e predittiva dei processi aziendali, facilitando decisioni tempestive e consapevoli, riducendo i costi e aumentando il livello di servizio. In particolare, il sistema permetterà di automatizzare la generazione di report, grafici e statistiche oggi prodotti manualmente, rendendo l'analisi più rapida, precisa e accessibile. Sono previste dashboard specifiche per l'area amministrativa, commerciale e operativa, in grado di rappresentare indicatori chiave come marginalità, flussi di trasporto, fatturato e performance dei clienti. Questa integrazione tra informazioni e dati genera degli insight strategici a supporto di processi di pianificazione e gestione basati sui dati. A supporto del progetto, è prevista inoltre la formazione di un utente interno che potrà gestire e aggiornare autonomamente le analisi aziendali. Milos BI® arricchisce inoltre le funzionalità già offerte dalla Suite Milos MTO , integrando e analizzando in tempo reale i dati provenienti da diverse modalità di trasporto (stradale, ferroviario, marittimo, aereo), offrendo una visione completa dell'intera supply chain. Infatti, grazie a dashboard interattive e report automatizzati, è possibile monitorare le performance operative, ridurre i tempi di transito, ottimizzare i percorsi, migliorare la saturazione dei mezzi e intervenire tempestivamente su eventuali anomalie. Il risultato è una gestione più efficiente, sostenibile e orientata al cliente. Questi sistemi di Business Intelligent sono interoperabili con tutte le soluzioni sviluppate da Circle Group, tra cui la piattaforma Milos® TFP (Transport Federative Platform) , una soluzione digitale avanzata pensata per ottimizzare la gestione della logistica intermodale e migliorare la visibilità lungo tutta la supply chain. Grazie a un'infrastruttura federativa e interoperabile, la piattaforma consente di tracciare in tempo reale le unità di trasporto, digitalizzare i processi documentali - incluse le pratiche doganali - e semplificare la comunicazione tra i diversi attori coinvolti , dai terminal portuali agli operatori di trasporto. Tra le funzionalità più rilevanti vi sono la gestione multi-azienda, l'integrazione con i sistemi contabili esistenti e l'automatizzazione dei flussi tra i moduli di trasporto e quelli di gestione documentale. Milos® TFP supporta inoltre la completa digitalizzazione di documenti come

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

le e-CMR e gli e-DDT , utilizzando tecnologie blockchain e edge computing per garantire sicurezza, tracciabilità e conformità normativa. Infine, attraverso moduli evoluti per la pianificazione dei trasporti, il sistema è in grado di suggerire percorsi logistici ottimali in base a costi, tempi e impatto ambientale, favorendo un modello operativo più sostenibile e performante. L'obiettivo è costruire un ecosistema logistico più integrato, reattivo e allineato ai più alti standard di innovazione digitale nel settore. "Siamo orgogliosi di contribuire alla trasformazione digitale della logistica e del sistema portuale nazionale, attraverso soluzioni innovative che consentono da un lato il monitoraggio in near real time dello stato dei trasporti, una drastica riduzione dei tempi di trasporto" ha dichiarato Luca Abatello CEO di Circle Group "Questo progetto rappresenta un passo concreto verso una gestione sempre più integrata e intelligente della catena del trasporto, frutto di un significativo miglioramento della qualità del servizio ed una definizione chiara e strutturata di processi e responsabilità lungo l'intera filiera". Il nuovo contratto rafforza il posizionamento di Circle Group come partner di riferimento nella transizione digitale dei porti mediterranei , sostenendo lo sviluppo di una logistica interconnessa, federata e orientata all'efficienza operativa.

Sea Reporter

Focus

Trasporto marittimo. Elettrificare le banchine per ridurre le emissioni delle navi ferme nei porti


Sea Reporter

Trasporto marittimo. Elettrificare le banchine per ridurre le emissioni delle navi ferme nei porti

07/15/2025 13:45 Redazione Seareporter

I porti europei stanno fallendo nell'affrontare il tema dell'inquinamento atmosferico nelle città portuali, secondo un nuovo studio che analizza i principali scali portuali del continente. Lo studio , realizzato da DNV per conto di Transport & Environment (T&E), principale organizzazione indipendente europea per la decarbonizzazione dei trasporti, rivela che ad oggi solo il 20% delle infrastrutture elettriche a terra richieste dall'UE è stato installato o messo in funzione nei principali porti. Ciò significa che la maggior parte delle navi – portacontainer, crociere e traghetti – continua a bruciare combustibili fossili mentre è ferma in porto. T&E chiede misure più ambiziose da parte dei porti per ridurre drasticamente l'inquinamento atmosferico e le emissioni inutili delle navi ormeggiate. Livorno e Genova fra i 4 scali con il maggior numero di connessioni OPS in Europa. Oltre il 6% delle emissioni dello shipping europeo è causato dalle navi che usano combustibili fossili mentre sono in porto. Oltre alla CO2, le navi emettono anche elevate quantità di ossidi di zolfo (SOx), ossidi di azoto (NOx) e particolato (PM), con gravi effetti sulla salute umana. Nell'ambito del Green Deal europeo, i porti dell'UE sono tenuti a installare – entro il 2030 – le infrastrutture per fornire elettricità da terra alle navi. Installarle già oggi, senza aspettare il 2030, migliorerebbe considerevolmente la qualità dell'aria nelle città portuali. Dei 31 porti analizzati [1], Algeciras e Amburgo, insieme a Genova e Livorno, sono quelli in cui si trova il maggior numero di connessioni OPS (Onshore Power Supply) installate sin Europa. I porti di Anversa, Dublino, Danzica e Lisbona, sempre stando allo studio, invece, non hanno ancora investito in infrastrutture elettriche di collegamento a terra, mentre i porti di Rotterdam, Barcellona, Valencia, Bremerhaven e Le Havre registrano risultati deludenti rispetto ai requisiti UE. Solo quattro porti, infine, hanno installato o appaltato più della metà delle connessioni richieste: si tratta dei porti di Algeciras (Spagna), Livorno, Świnoujście (Polonia) e

I porti europei stanno fallendo nell'affrontare il tema dell'inquinamento atmosferico nelle città portuali, secondo un nuovo studio che analizza i principali scali portuali del continente. Lo studio , realizzato da DNV per conto di Transport & Environment (T&E), principale organizzazione indipendente europea per la decarbonizzazione dei trasporti, rivela che ad oggi solo il 20% delle infrastrutture elettriche a terra richieste dall'UE è stato installato o messo in funzione nei principali porti. Ciò significa che la maggior parte delle navi - portacontainer, crociere e traghetti - continua a bruciare combustibili fossili mentre è ferma in porto. T&E chiede misure più ambiziose da parte dei porti per ridurre drasticamente l'inquinamento atmosferico e le emissioni inutili delle navi ormeggiate. Livorno e Genova fra i 4 scali con il maggior numero di connessioni OPS in Europa. Oltre il 6% delle emissioni dello shipping europeo è causato dalle navi che usano combustibili fossili mentre sono in porto. Oltre alla CO2, le navi emettono anche elevate quantità di ossidi di zolfo (SOx), ossidi di azoto (NOx) e particolato (PM), con gravi effetti sulla salute umana. Nell'ambito del Green Deal europeo, i porti dell'UE sono tenuti a installare - entro il 2030 - le infrastrutture per fornire elettricità da terra alle navi. Installarle già oggi, senza aspettare il 2030, migliorerebbe considerevolmente la qualità dell'aria nelle città portuali. Dei 31 porti analizzati [1], Algeciras e Amburgo, insieme a Genova e Livorno, sono quelli in cui si trova il maggior numero di connessioni OPS (Onshore Power Supply) installate sin Europa. I porti di Anversa, Dublino, Danzica e Lisbona, sempre stando allo studio, invece, non hanno ancora investito in infrastrutture elettriche di collegamento a terra, mentre i porti di Rotterdam, Barcellona, Valencia, Bremerhaven e Le Havre registrano risultati deludenti rispetto ai requisiti UE. Solo quattro porti, infine, hanno installato o appaltato più della metà delle connessioni richieste: si tratta dei porti di Algeciras (Spagna), Livorno, winoujcie (Polonia) e La Valletta (Malta). Elettrificare le banchine per migliorare la qualità dell'aria. Carlo Tritto, Sustainable Fuels Manager per T&E Italia, ha dichiarato: "È incredibile che ancora oggi, nonostante la fattibilità tecnica e i finanziamenti del PNRR, l'elettrificazione delle banchine portuali non sia realtà in tutti i porti. Spegnere i motori delle navi ormeggiate, in specie quelli delle inquinantissime crociere, è nient'altro che buon senso: si evita di bruciare combustibili fossili quando la nave è ferma, quindi di emettere CO2 e tutti gli inquinanti tossici che le nostre città portuali non meritano. Armatori, Autorità portuali e Governo ripartano da casi virtuosi come Livorno: elettrificare le banchine, spegnere i motori e migliorare la qualità dell'aria per i propri cittadini dovrebbe essere una priorità!" Il caso Venezia. " La realtà di molte città di porto italiane

Sea Reporter

Focus

- oltre all'insostenibile presenza delle crociere che dovrebbero essere drasticamente ridotte e pagare gli OPS di tasca propria - è la presenza all'attracco, per giornate intere o quasi, di traghetti i cui fumi peggiorano in modo significativo la qualità dell'aria e danneggiano la salute dei cittadini. L'allaccio dei traghetti all'OPS - se non la totale elettrificazione quando possibile - è una misura fondamentale per ridare aria di qualità alle città di porto" afferma Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l'aria , che aggiunge "I dati di Venezia - dove si stanno installando 18 OPS destinati al trasporto passeggeri nonostante le stime di traffico ne richiedano solo 2, da un lato dimostrano le potenzialità che le autorità portuali hanno in quanto ad elettrificazione, dall'altro, destano grande allarme, prefigurando quelle infrastrutture un importante aumento del traffico passeggeri incompatibile con la fragilità della laguna. Venezia sarà protetta o ancor più sfruttata?" Infrastrutture elettriche abbattono emissioni navi da crociera ferme nei porti. Poiché trascorrono molto più tempo ferme in ormeggio, le navi da crociera producono oltre sei volte le emissioni portuali rispetto agli altri tipi di nave. Ad esempio, nel 2023, la nave da crociera Azura della Carnival, con 3.500 passeggeri, ha emesso ben 22.800 tonnellate di CO2 nei porti europei. Il collegamento elettrico a terra eliminerebbe quasi completamente queste emissioni e ridurrebbe del 20% le emissioni totali annue della nave. T&E: anticipare al 2028 l'obbligo di elettrificazione delle banchine. T&E chiede all'UE e agli Stati Membri di anticipare al 2028 l'obbligo di elettrificazione a terra per le navi da crociera, garantire che i porti possano ottenere crediti di immissione in consumo (CIC-elettrici) quando le navi si collegano e ricaricano energia rinnovabile; e chiede inoltre di destinare maggiori fondi europei all'elettrificazione portuale, nonché ampliare la normativa per includere tutte le navi inquinanti, non solo le più grandi da crociera e portacontainer. [1] Il rapporto analizza i principali porti europei. I seguenti porti non hanno risposto al questionario entro la scadenza prevista e sono dunque stati esclusi dall'analisi: Marsiglia, Dunkerque, Tallinn, Copenaghen/Malmö, Porto-Leixões, Gdynia, Helsinki, Varna, Il Pireo, Helsingborg, Ploe, Limassol, Marsaxlokk, Napoli e Civitavecchia.

Ship Mag

Focus

Zanetti traccia la rotta di Confindustria sulla Blu Economy partendo dai dragaggi dei porti


Ship Mag

Zanetti traccia la rotta di Confindustria sulla Blu Economy partendo dai dragaggi dei porti

07/15/2025 17:51 Monica Zunino

Tre i pilastri sui quali intervenire secondo il delegato del presidente degli industrali e numero uno di Confitarma: "Potenziare infrastrutture e portualità, modernizzare vettori e flotte, investire nelle persone e competenze" Roma – Un piano nazionale dei dragaggi con "regole certe, semplici e affidabili", la revisione del sistema delle concessioni portuali, una regia nazionale per la governance dei porti, ma facendo spazio nei territori a enti e associazioni economiche come avveniva nei vecchi comitati portuali, gli Ets da cancellare a favore di una norma internazionale, la formazione da rafforzare. Il documento strategico di Confindustria "Economia del mare, azioni strategiche per la competitività del Paese" , presentato questa mattina da Mario Zanetti, delegato del presidente di Confindustria per l'economia del mare, oltre che presidente di Confitarma , traccia una rotta che si articola su tre pilastri: potenziare infrastrutture e portualità, modernizzare vettori e flotte, investire nelle persone e competenze. Punto di partenza i numeri, che ne fanno un settore strategico: " L'economia del mare ha raggiunto un valore totale di 216,7 miliardi di euro rispetto ai 178,3 del 2024 (+21,5%), di cui 76,6 di impatto diretto, rappresentando l'11,3% del Pil dal 10,2% dello scorso anno – elenca Zanetti -. Con oltre 230 mila imprese e oltre un milione di occupati e con un incremento nel biennio 2022-2024, del 2% del numero di imprese del comparto". Nel capitolo infrastrutture e porti le priorità sono investimenti mirati per ammodernare le infrastrutture e migliorare l'intermodalità, potenziare la connessione con la ferrovia e per la digitalizzazione. Ma sul tavolo ci sono anche i temi caldi dei dragaggi e della transizione green. "I dragaggi portuali hanno bisogno di un piano nazionale semplificato e coerente – dice Zanetti – Tutti gli altri scali che competono con i nostri gestiscono i dragaggi come amministrazione ordinaria e anche noi dobbiamo arrivare ad avere regole certe, semplici e applicabili". I famigerati Ets: "E' un sistema che mina le fondamenta della competitività europea in un contesto globale – ribadisce Zanetti – e nel momento in cui a livello di Imo si va verso una regola globale è fondamentale rivedere, anzi, è fondamentale sospendere ed eliminare l'Ets". Per i porti serve una governance semplificata, centralizzata e strategica. "Auspichiamo il rafforzamento di una regia nazionale unica che sia in grado di coordinare in modo organico la pianificazione, la regolazione e l'allocazione delle risorse – dice Zanetti – Nello stesso tempo però va valorizzato il ruolo dei territori, perché se la regia centrale aiuta a dare la direzione e definire le priorità, va affiancata ad una governance più partecipata che coinvolga le rappresentanze locali a livello di istituzioni ed economiche e associative nei comitati di gestione, ad esempio. E avere chiaro chi fa cosa. E aggiungo ancora una volta anche l'esigenza di una revisione del sistema delle concessioni che garantisca regole trasparenti, uniformi, coerenti con le dinamiche di mercato".

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

Ship Mag

Focus

E se ai porti, secondo Confindustria, serve una regia nazionale, la stessa direzione in cui sembra andare anche la riforma in fieri, il ministro delle Politiche del Mare, Nello Musumeci, rilancia quello che da anni è il sogno di chi opera nel settore della Blu Economy. "Credo che nella prossima legislatura sarà necessario attribuire a un solo dicastero le competenze che in questo momento sono polverizzate e frammentate in undici ministeri - dichiara - Lo dico senza alcun imbarazzo, perché ho deciso di lasciare la politica attiva dopo questa legislatura. Quindi non c'è nessuna pretesa sottintesa. Ma credo che il mondo del mare abbia il diritto ad avere un solo interlocutore anche per razionalizzare i risultati ed economizzare le spese". Sul trasporto marittimo, Zanetti spiega: "I due pilastri della competitività - Registro Intenazionale e Tonnage tax - non sono più sufficienti. Servono semplificazione normativa con norme più semplici e tempi più rapidi, decarbonizzazione, con un equilibrio tra sostenibilità e competitività, transizione energetica sostenibile con un utilizzo dei fondi Ets e disponibilità concreta di nuovi carburanti oggi ancora limitata e regole allineate a livello globale, per evitare squilibri tra norme europee e standard internazionali". E ancora, politiche industriali per rafforzare la leadership dei cantieri navali italiani, sburocratizzazione per la bandiera italiana nel diporto nautico, rinnovo delle flotte per la pesca. Infine, è necessario "potenziare e allineare" i percorsi formativi per colmare la carenza di manodopera qualificata. "Abbiamo tracciato una rotta e rilanciamo una visione che intendiamo sviluppare nei prossimi mesi e anni. La sfida è dare concretezza ad un documento strategico" conclude Zanetti che indica le prossime, concrete, tappe che vedranno nel 2026 Genova e la Liguria ospitare, come "Capitali del mare" l'evento annuale di Confindustria sull'economia del mare, passando il testimone, nel 2027, a Napoli e la Campania.

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

Shipping Italy

Focus

Pessina succede a Duci alla vicepresidenza di Confcommercio-Conftrasporto


Shipping Italy

Pessina succede a Duci alla vicepresidenza di Confcommercio-Conftrasporto

07/15/2025 17:08 Nicola Capuzzo

Politica&Associazioni Il managing director di Esa Group si 'consola' con l'acquisizione di Travel Desk e la fusione con Fieschi Travel di REDAZIONE SHIPPING ITALY Paolo Pessina, presidente della Federazione nazionale degli agenti e mediatori marittimi, e già presidente di Assagenti Genova, è stato nominato oggi vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio. Pessina succede a Gian Enzo Duci, anche lui genovese. "È per me motivo di grande orgoglio – ha affermato Pessina – assumere questa carica in un momento in cui il coordinamento fra le varie componenti del mercato della logistica e del trasporto, è diventato determinante e strategico per assicurare la competitività del sistema Paese". Consolazione 'privata' per Duci. Fieschi Travel, marchio storico dell'agenzia di viaggi già parte di Esa Group e attiva nei segmenti business e marine travel, ha infatti avviato l'acquisizione di Travel Desk, alo scopo, si legge in una nota, di creare "una nuova struttura più ampia, specializzata e competitiva, destinata a giocare un ruolo di primo piano nel mercato italiano dei viaggi d'affari e dell'organizzazione di eventi. Questa operazione segna l'avvio della fusione tra due realtà attive da oltre trent'anni e accomunate da una visione orientata alla crescita, alla sinergia e all'innovazione dei servizi. Le due agenzie confluiranno progressivamente in un unico soggetto all'interno di Esa Group, la principale realtà italiana indipendente nel settore dello ship management". "Si tratta della naturale evoluzione di due storie imprenditoriali che condividono valori, visione e passione per il proprio lavoro. L'unione tra Fieschi Travel e TravelDesk rappresenta un'opportunità straordinaria per mettere a sistema le rispettive esperienze e ampliare la nostra capacità di servire le aziende con un'offerta più ricca e strutturata" ha commentato Duci, managing director di Esa Group. "Il nuovo soggetto, forte dell'apporto di entrambe le realtà, si posiziona sul mercato come uno dei principali player indipendenti del

Paolo Pessina, presidente della Federazione nazionale degli agenti e mediatori marittimi, e già presidente di Assagenti Genova, è stato nominato oggi vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio. Pessina succede a Gian Enzo Duci, anche lui genovese. "È per me motivo di grande orgoglio - ha affermato Pessina - assumere questa carica in un momento in cui il coordinamento fra le varie componenti del mercato della logistica e del trasporto, è diventato determinante e strategico per assicurare la competitività del sistema Paese". Consolazione 'privata' per Duci. Fieschi Travel, marchio storico dell'agenzia di viaggi già parte di Esa Group e attiva nei segmenti business e marine travel, ha infatti avviato l'acquisizione di Travel Desk, alo scopo, si legge in una nota, di creare "una nuova struttura più ampia, specializzata e competitiva, destinata a giocare un ruolo di primo piano nel mercato italiano dei viaggi d'affari e dell'organizzazione di eventi. Questa operazione segna l'avvio della fusione tra due realtà attive da oltre trent'anni e accomunate da una visione orientata alla crescita, alla sinergia e all'innovazione dei servizi. Le due agenzie confluiranno progressivamente in un unico soggetto all'interno di Esa Group, la principale realtà italiana indipendente nel settore dello ship management". "Si tratta della naturale evoluzione di due storie imprenditoriali che condividono valori, visione e passione per il proprio lavoro. L'unione tra Fieschi Travel e TravelDesk rappresenta un'opportunità straordinaria per mettere a sistema le rispettive esperienze e ampliare la nostra capacità di servire le aziende con un'offerta più ricca e strutturata" ha commentato Duci, managing director di Esa Group. "Il nuovo soggetto, forte dell'apporto di entrambe le realtà, si posiziona sul mercato come uno dei principali player indipendenti del settore. Con un volume d'affari complessivo nel solo settore del business travel superiore a 35 milioni di euro annui e un portafoglio di oltre 650 clienti corporate attivi, potremo competere alla pari con le maggiori Travel Management Companies italiane".

Shipping Italy

Focus

Per Esa Group nuova acquisizione messa a segno nel settore business e marine travel


Shipping Italy

Per Esa Group nuova acquisizione messa a segno nel settore business e marine travel

07/15/2025 18:10 Nicola Capuzzo

Economia Pessina (Federagenti) intanto succede a Duci alla vicepresidenza di Confcommercio-Confitrasporto di REDAZIONE SHIPPING ITALY Acquisizione in ambito 'viaggi' per la shipping agency genovese Esa Group. Fieschi Travel, marchio storico dell'agenzia di viaggi già parte di Esa Group e attiva nei segmenti business e marine travel, ha infatti avviato l'acquisizione di Travel Desk, alo scopo, si legge in una nota, di creare "una nuova struttura più ampia, specializzata e competitiva, destinata a giocare un ruolo di primo piano nel mercato italiano dei viaggi d'affari e dell'organizzazione di eventi. Questa operazione segna l'avvio della fusione tra due realtà attive da oltre trent'anni e accomunate da una visione orientata alla crescita, alla sinergia e all'innovazione dei servizi. Le due agenzie confluiranno progressivamente in un unico soggetto all'interno di Esa Group, la principale realtà italiana indipendente nel settore dello ship management". "Si tratta della naturale evoluzione di due storie imprenditoriali che condividono valori, visione e passione per il proprio lavoro. L'unione tra Fieschi Travel e TravelDesk rappresenta un'opportunità straordinaria per mettere a sistema le rispettive esperienze e ampliare la nostra capacità di servire le aziende con un'offerta più ricca e strutturata" ha commentato Gian Enzo Duci, managing director di Esa Group. "Il nuovo soggetto, forte dell'apporto di entrambe le realtà, si posiziona sul mercato come uno dei principali player indipendenti del settore. Con un volume d'affari complessivo nel solo settore del business travel superiore a 35 milioni di euro annui e un portafoglio di oltre 650 clienti corporate attivi, potremo competere alla pari con le maggiori Travel Management Companies italiane". "L'ingresso di TravelDesk nel Gruppo Esa non nasce da una necessità ma da una visione: quella di costruire un polo specializzato e competitivo, che sappia rispondere in modo sempre più efficace alle esigenze di mobilità e organizzazione di aziende italiane e

Acqusizione in ambito 'viaggi' per la shipping agency genovese Esa Group. Fieschi Travel, marchio storico dell'agenzia di viaggi già parte di Esa Group e attiva nei segmenti business e marine travel, ha infatti avviato l'acquisizione di Travel Desk, alo scopo, si legge in una nota, di creare "una nuova struttura più ampia, specializzata e competitiva, destinata a giocare un ruolo di primo piano nel mercato italiano dei viaggi d'affari e dell'organizzazione di eventi. Questa operazione segna l'avvio della fusione tra due realtà attive da oltre trent'anni e accomunate da una visione orientata alla crescita, alla sinergia e all'innovazione dei servizi. Le due agenzie confluiranno progressivamente in un unico soggetto all'interno di Esa Group, la principale realtà italiana indipendente nel settore dello ship management". "Si tratta della naturale evoluzione di due storie imprenditoriali che condividono valori, visione e passione per il proprio lavoro. L'unione tra Fieschi Travel e TravelDesk rappresenta un'opportunità straordinaria per mettere a sistema le rispettive esperienze e ampliare la nostra capacità di servire le aziende con un'offerta più ricca e strutturata" ha commentato Gian Enzo Duci, managing director di Esa Group. "Il nuovo soggetto, forte dell'apporto di entrambe le realtà, si posiziona sul mercato come uno dei principali player indipendenti del settore. Con un volume d'affari complessivo nel solo settore del business travel superiore a 35 milioni di euro annui e un portafoglio di oltre 650 clienti corporate attivi, potremo competere alla pari con le maggiori Travel Management Companies italiane". "L'ingresso di TravelDesk nel Gruppo Esa non nasce da una necessità ma da una visione: quella di costruire un polo specializzato e competitivo, che sappia rispondere in modo sempre più efficace alle esigenze di mobilità e organizzazione di aziende italiane e internazionali" ha dichiarato Mirella Bruschi, Founder di TravelDesk. "L'operazione mira, infatti, a valorizzare ogni elemento distintivo delle due strutture, mantenendo continuità nei servizi e nei referenti, rafforzando al contempo la capacità operativa, la copertura territoriale e la forza contrattuale verso clienti e fornitori". Nel frattempo proprio oggi Duci ha lasciato il posto a Paolo Pessina, presidente della Federazione nazionale degli agenti e mediatori marittimi, e già presidente di Assagenti Genova, alla vicepresidenza di Confitrasporto-Confcommercio. "È per me motivo di grande orgoglio - ha affermato Pessina - assumere questa carica in un momento in cui il coordinamento fra le varie componenti del mercato della logistica e del trasporto, è diventato determinante e strategico per assicurare la competitività del sistema Paese".

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

The Medi Telegraph

Focus

Porti di speranza, l'iniziativa di Uniport nella lotta alla Sla


The Medi Telegraph

Porti di speranza, l'iniziativa di Uniport nella lotta alla Sla

07/15/2025 21:13

Come il porto è da sempre luogo di approdo e protezione per chi affronta il mare, così la serata di gala "Porti di Speranza. Uniport & Friends" ha voluto essere un segno concreto di solidarietà per chi vive ogni giorno la sfida della Sla Roma - Come il porto è da sempre luogo di approdo e protezione per chi affronta il mare, così la serata di gala "Porti di Speranza. Uniport & Friends" ha voluto essere un segno concreto di solidarietà per chi vive ogni giorno la sfida della Sla. Promossa la scorsa settimana da Uniport - l'associazione nazionale dei terminalisti e delle imprese portuali - l'iniziativa si è svolta nella prestigiosa cornice del Circolo Ufficiali della Marina Militare "Caio Duilio" di Roma, a sostegno dei Centri Clinici NeMO, il network nazionale punto di riferimento per la cura e la ricerca sulla SLA e le malattie neuromuscolari. Con il patrocinio di AISLA, l'Associazione Italiana Sclerosi Laterale Amiotrofica, l'evento ha visto la partecipazione delle istituzioni nazionali, insieme a soci, ospiti e amici, uniti dall'intento comune di contribuire a cambiare la rotta di una patologia neurodegenerativa grave, per la quale ancora non esiste una cura risolutiva. Alla presenza del Ministro della Salute, On. Orazio Schillaci, l'iniziativa ha unito impegno sociale e sapere scientifico, ponendo al centro il valore dell'alleanza tra istituzioni, imprese e cittadini nel far fronte alla sfida di garantire il diritto alla cura per tutti. Sullo sfondo, la metafora del mare e le sue traiettorie, a raccontare la complessità e insieme la forza della vita: "Questa iniziativa di beneficenza e di sensibilizzazione dimostra come mondi diversi possano unirsi su un tema rilevante come quello della salute e in particolare a sostegno della ricerca per una malattia rara come la Sla. Per questo ringrazio Uniport per aver voluto questa serata e i Centri Clinici Nemo e AISLA per l'impegno costante al fianco dei malati di Sla. Le malattie rare sono al centro dell'attenzione del Ministero della Salute nella consapevolezza che occorre il massimo sforzo per garantire a tutti l'accesso a nuove cure e terapie e a una qualità di vita migliore". Con la...

Come il porto è da sempre luogo di approdo e protezione per chi affronta il mare, così la serata di gala "Porti di Speranza. Uniport & Friends" ha voluto essere un segno concreto di solidarietà per chi vive ogni giorno la sfida della Sla Roma - Come il porto è da sempre luogo di approdo e protezione per chi affronta il mare, così la serata di gala "Porti di Speranza. Uniport & Friends" ha voluto essere un segno concreto di solidarietà per chi vive ogni giorno la sfida della Sla. Promossa la scorsa settimana da Uniport - l'associazione nazionale dei terminalisti e delle imprese portuali - l'iniziativa si è svolta nella prestigiosa cornice del Circolo Ufficiali della Marina Militare "Caio Duilio" di Roma, a sostegno dei Centri Clinici NeMO, il network nazionale punto di riferimento per la cura e la ricerca sulla SLA e le malattie neuromuscolari. Con il patrocinio di AISLA, l'Associazione Italiana Sclerosi Laterale Amiotrofica, l'evento ha visto la partecipazione delle istituzioni nazionali, insieme a soci, ospiti e amici, uniti dall'intento comune di contribuire a cambiare la rotta di una patologia neurodegenerativa grave, per la quale ancora non esiste una cura risolutiva. Alla presenza del Ministro della Salute, On. Orazio Schillaci, l'iniziativa ha unito impegno sociale e sapere scientifico, ponendo al centro il valore dell'alleanza tra istituzioni, imprese e cittadini nel far fronte alla sfida di garantire il diritto alla cura per tutti. Sullo sfondo, la metafora del mare e le sue traiettorie, a raccontare la complessità e insieme la forza della vita: "Questa iniziativa di beneficenza e di sensibilizzazione dimostra come mondi diversi possano unirsi su un tema rilevante come quello della salute e in particolare a sostegno della ricerca per una malattia rara come la Sla. Per questo ringrazio Uniport per aver voluto questa serata e i Centri Clinici Nemo e AISLA per l'impegno costante al fianco dei malati di Sla. Le malattie rare sono al centro dell'attenzione del Ministero della Salute nella consapevolezza che occorre il massimo sforzo per garantire a tutti l'accesso a nuove cure e terapie e a una qualità di vita migliore". Con la partecipazione di 120 ospiti, accolti da Maria Grazia Cucinotta, madrina della serata e da anni vicina alla comunità neuromuscolare, l'evento si inserisce nella campagna di solidarietà promossa da Uniport a sostegno della ricerca scientifica sulla malattia dei Centri NeMO, come ha spiegato il presidente dell'Associazione, Pasquale Legora De Feo: "Quando il nostro associato Francesco Lorenzini, già tesoriere di Uniport , ci ha fatto conoscere la realtà dei Centri NeMO e proposto di sostenere la ricerca sulla Sla attraverso una raccolta fondi condivisa, abbiamo risposto con entusiasmo e senso di responsabilità. Abbiamo scelto di unire le forze coinvolgendo chi, come noi, condivide l'appartenenza a questo affascinante mondo, tanto importante per il nostro Paese quanto a volte poco conosciuto. Desidero pertanto rivolgere un sincero ringraziamento per il loro contributo alle imprese associate e ai "Friends"

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

di questa iniziativa ossia le numerose associazioni del cluster marittimo e portuale presenti qui oggi e non solo. Come testimonia la sala gremita e l'apporto dei tanti che, pur non potendo esserci, hanno voluto lasciare una testimonianza tangibile del proprio contributo, la risposta da parte cluster è stata pronta e all'insegna della solidarietà verso coloro che soffrono. Un ringraziamento speciale va anche al mondo delle Istituzioni che non ha voluto far mancare il proprio sostegno, con le prestigiose presenze del Ministro Orazio Schillaci e dei Sottosegretari di Stato presso il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, Tullio Ferrante e Antonio Iannone, del Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Salvatore Deidda, dei molti esponenti di Camera e Senato, sia della maggioranza che dell'opposizione". Tra i presenti anche l'Ammiraglio di Squadra Aurelio De Carolis intervenuto per un breve saluto in rappresentanza della Marina Militare e il Comandante di Vascello della Guardia Costiera Giuseppe Strano. Ispiratore della serata è Francesco Lorenzini, il cui valore è stato riconosciuto pubblicamente con la consegna di una targa da parte di Uniport. La sua esperienza con la Sla è diventata generatrice di una rete di solidarietà che oggi si traduce in speranza concreta. Dopo la diagnosi nel 2023, da paziente del Centro NeMO di Milano e socio AISLA, Francesco ha scelto di mettere al servizio della cura e della ricerca, energia, creatività e rete professionale. Nel suo unire mondi e costruire legami si racchiude tutto il senso dell'evento. Un messaggio, il suo, che ha affidato direttamente agli ospiti, attraverso un toccante saluto digitato con il puntatore oculare sul comunicatore: "La SLA è una malattia rara che oggi non ha ancora una cura, per questo la ricerca è la nostra possibilità concreta di cambiarne la sua storia. È la nostra ancora, la nostra rotta, la speranza che tutti possiamo costruire insieme, perché nessuno debba sentirsi solo di fronte alla diagnosi. Io mi ritengo fortunato perché, grazie ai Centri NeMO e ad AISLA, mi sono sentito accolto prima di tutto come persona e, quando un giorno si troverà la cura, mi piace pensare che un piccolo frammento di quel risultato sia anche merito di questa serata, di chi ha scelto di esserci, di chi ha creduto e ha teso la mano alla speranza insieme a me". Parole che uniscono e che esortano a continuare con impegno e responsabilità, come ha sottolineato Alberto Fontana, segretario dei Centri Clinici NeMO, nel suo ringraziamento ai promotori: "Questa serata nasce dallo spirito di alleanza. Quella che unisce indissolubilmente chi affronta il mare, come i nodi marinari, che salvano, che danno fiducia. La medesima alleanza, tra comunità dei pazienti, istituzioni e clinici che, quasi vent'anni fa ha dato vita ai Centri NeMO e che oggi ci permette di continuare nel nostro impegno, insieme a nuovi compagni di viaggio. Grazie a Francesco per averci ricordato, ancora una volta, che insieme possiamo continuare a dare risposte di cura alle famiglie che affrontano la malattia e continuare a cercare ciò che ancora non conosciamo". Al centro della raccolta fondi la ricerca scientifica su quella che per il network NeMO rappresenta una delle patologie più importanti nell'impegno di cura. Presenti in sala a testimoniarlo il prof. Mario Sabatelli, Direttore Clinico e Scientifico del Centro NeMO Roma e presidente Commissione medico-scientifica AISLA e la dott.ssa Federica Cerri, neurologo, referente area Sla del Centro NeMO di Milano, che ha introdotto lo studio clinico sostenuto

dalla serata e di cui è responsabile scientifico: "Uno degli obiettivi di ricerca sulla SLA è l'identificazione di nuovi biomarcatori, fondamentali per comprendere la storia naturale della malattia, individuare potenziali target terapeutici e guidare un percorso di cura che sia il più personalizzato possibile. In questa direzione si colloca il progetto NeuroGut, che esplora il microbiota intestinale nella Sla e il suo ruolo nella progressione della malattia." Conoscenza scientifica e impegno sociale, dunque, insieme alla capacità di accogliere la fragilità, il coraggio e la determinazione di una comunità che affronta ogni giorno la Sla, con visione, speranza e concretezza. Così è stata l'esortazione di Fulvia Massimelli, presidente di AISLA: "Questa serata è stata un'occasione per ricordare che la cura è prima di tutto una responsabilità comune. Alla politica, alle imprese, alle istituzioni, ai cittadini: fatevi portavoce, fatevi promotori. Perché la SLA non aspetta. Non lascia tempo. E se è vero che un porto è un luogo sicuro dove approdare, allora facciamo in modo che ogni persona con SLA in Italia trovi il suo: che non sia il silenzio, ma la cura" La serata "Porti di Speranza" è stata prima di tutto un messaggio da custodire. È l'immagine di chi sceglie di unirsi, intrecciando storie, legami e speranze. È la forza silenziosa di una comunità che accoglie, sostiene e riparte, insieme, nel medesimo viaggio, verso la medesima meta.

The Medi Telegraph

Focus

Conftrasporto, Pessina nominato vicepresidente

Succede a Gian Enzo Duci Genova - Il genovese Paolo Pessina , presidente di Federagenti, la federazione nazionale degli agenti e mediatori marittimi, diventa anche vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio. Nominato oggi, Pessina succede a Gian Enzo Duci . "È per me motivo di grande orgoglio - ha dichiarato - assumere questa carica in un momento in cui il coordinamento fra le varie componenti del mercato della logistica e del trasporto, è diventato determinante e strategico per assicurare la competitività del sistema Paese".


The Medi Telegraph

Conftrasporto, Pessina nominato vicepresidente

07/15/2025 21:28 PAOLO PESSINA;

Succede a Gian Enzo Duci Genova - Il genovese Paolo Pessina , presidente di Federagenti, la federazione nazionale degli agenti e mediatori marittimi, diventa anche vicepresidente di Conftrasporto-Confcommercio. Nominato oggi, Pessina succede a Gian Enzo Duci . "È per me motivo di grande orgoglio - ha dichiarato - assumere questa carica in un momento in cui il coordinamento fra le varie componenti del mercato della logistica e del trasporto, è diventato determinante e strategico per assicurare la competitività del sistema Paese".

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