



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 24 luglio 2025**



Prime Pagine

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

Trieste

23/07/2025	Agenparl CS 23.07.25 DATI TRAFFICO PRIMO SEMESTRE 2025 PORTO DI TRIESTE: VOLUMI STABILI (-0,21%) E RO RO IN AUMENTO (+5,28%). MONFALCONE: IN FORTE CRESCITA SUI TRAFFICI COMPLESSIVI (+37,89%)	25
------------	--	----

23/07/2025	Ansa.it	26
<hr/>		
23/07/2025	Il Nautilus	27
PORTO DI TRIESTE: VOLUMI STABILI (-0,21%) E RORO IN AUMENTO (+5,28%). MONFALCONE: IN FORTE CRESCITA SUI TRAFFICI COMPLESSIVI (+37,89%)		
<hr/>		
23/07/2025	Informare	28
Nel secondo trimestre del 2025 il traffico delle merci nel porto di Trieste è cresciuto del +3,7%		
<hr/>		
23/07/2025	Informazioni Marittime	29
Movimentazione, a Trieste nel primo semestre brilla solo il comparto ro-ro		
<hr/>		
23/07/2025	Italpress.it	30
Friuli-Venezia Giulia, Scoccimarro "Ad agosto ripristino quota del fondale del porto Nogaro"		
<hr/>		
23/07/2025	Messaggero Marittimo	31
Trieste e Monfalcone: il traffico nei primi sei mesi dell'anno		<i>Giulia Sarti</i>
<hr/>		
23/07/2025	Rai News	32
Niente votazione in commissione al Senato sulla nomina di Gurrieri		
<hr/>		
23/07/2025	Rai News	33
Porto di Trieste: nel primo semestre 2025 aumentano i Ro-Ro ma non i volumi		
<hr/>		
23/07/2025	Sea Reporter	34
Porto di Trieste: volumi stabili e roro in aumento. Monfalcone in forte crescita sui traffici		
<hr/>		
23/07/2025	Ship Mag	35
Porto di Trieste, volumi stabili nel primo semestre dell'anno		
<hr/>		
23/07/2025	Shipping Italy	36
Prima metà 2025 stabile al porto di Trieste, cresce Monfalcone		
<hr/>		
23/07/2025	Transport Online	38
Porto di Trieste e Monfalcone: dati 2025 stabili e crescite record nei traffici ro-ro e merci		
<hr/>		

Savona, Vado

23/07/2025	Corriere Marittimo	40
ZLS porti e retroporti Genova, ampliamento a Savona, Vado Ligure e Bergeggi		
<hr/>		
23/07/2025	FerPress	41
Zona Logistica Semplificata Porti e retroporti Genova: estensione alle aree di Savona, Vado Ligure e Bergeggi		
<hr/>		
23/07/2025	Informazioni Marittime	42
La Zona logistica semplificata di Genova si allarga su Savona e Vado Ligure		
<hr/>		

Genova, Voltri

23/07/2025	BizJournal Liguria	43
Confindustria Genova, eletto il nuovo presidente Fabrizio Ferrari		
<hr/>		
23/07/2025	MenteLocale	45
Fabrizio Ferrari è il nuovo presidente di Confindustria Genova		
<hr/>		
23/07/2025	Messaggero Marittimo	46
Genova, sciopero di cinque giorni al Terminal Bettolo		<i>Andrea Puccini</i>
<hr/>		

23/07/2025	PrimoCanale.it	47
<hr/>		
23/07/2025	Shipping Italy	49
<hr/>		
23/07/2025	Shipping Italy	51
<hr/>		

La Spezia

23/07/2025	Citta della Spezia	53
<hr/>		
23/07/2025	Citta della Spezia	54
<hr/>		
23/07/2025	Rai News	55
<hr/>		

Ravenna

23/07/2025	Shipping Italy	56
<hr/>		

Livorno

23/07/2025	Agenparl	57
<hr/>		
23/07/2025	Informatore Navale	59
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

23/07/2025	Citta della Spezia	61
<hr/>		
23/07/2025	La Gazzetta Marittima	62
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/07/2025	Abruzzo Web	63
<hr/>		

23/07/2025	Abruzzo Web	DRAGAGGIO PORTO PESCARA: D'ALFONSO, "RIUNIONI A RAFFICA E ANNUNCITE, MA I FANGHI RESTANO DOVE SONO"	64
23/07/2025	Ancona Today	Potenziare il traffico marittimo commerciale, consegnati i lavori per l'adeguamento della banchina 23	67
23/07/2025	Corriere Marittimo	Porto di Ancona, consegnati i lavori per il consolidamento e la riparazione della banchina 23	68
23/07/2025	Il Nautilus	PORTO DI ANCONA: CONSEGNATI I LAVORI PER L'ADEGUAMENTO STRUTTURALE DELLA BANCHINA 23	69
23/07/2025	Informatore Navale	PORTO DI ANCONA: BANDO DI GARA PER DRAGAGGIO BACINO DARSENA COMMERCIALE	70
23/07/2025	Messaggero Marittimo	Porto di Ancona, al via i lavori per l'adeguamento della banchina 23	71
		<i>Andrea Puccini</i>	
23/07/2025	Shipping Italy	Al porto di Ancona via ai lavori per l'adeguamento strutturale della banchina 23	72
23/07/2025	vivereancona.it	Porto di Ancona: consegnati i lavori per l'adeguamento strutturale della banchina 23	73

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/07/2025	Informare	Italia Nostra ribadisce forti perplessità sulla realizzazione del porto di Fiumicino-Isola Sacra	74
23/07/2025	La Provincia di Civitavecchia	Salvini a Civitavecchia per la festa della Capitaneria di porto	76

Napoli

23/07/2025	Ildenaro.it	Il Molo San Vincenzo diventa il palcoscenico del Mediterraneo: sei giorni di festival per Napoli 2500	77
------------	--------------------	---	----

Salerno

23/07/2025	Cronache Della Campania	Porto di Salerno, i sindaci della Costiera dicono no all'allargamento: "Masterplan devastante per ambiente e turismo"	82
------------	--------------------------------	---	----

Bari

24/07/2025	Rai News	Un invito a bordo della nave militare Mircea	83
------------	-----------------	--	----

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

23/07/2025	Il Nautilus	CALLIPO GROUP RINNOVA LA CONCESSIONE DEMANIALE NEL PORTO DI GIOIA TAURO	84
------------	--------------------	---	----

23/07/2025	Informazioni Marittime	85
<hr/>		
23/07/2025	Messaggero Marittimo <i>Andrea Puccini</i>	86
<hr/>		
23/07/2025	Rai News	87
<hr/>		
23/07/2025	Sea Reporter	88
<hr/>		
23/07/2025	Shipping Italy	89
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

23/07/2025	Messina Oggi	90
<hr/>		
23/07/2025	Shipping Italy	91
<hr/>		
23/07/2025	Shipping Italy	93
<hr/>		
23/07/2025	TempoStretto	94
<hr/>		

Catania

23/07/2025	Informazioni Marittime	95
<hr/>		

Focus

23/07/2025	Adnkronos.com	96
<hr/>		
23/07/2025	Affari Italiani	98
<hr/>		
23/07/2025	Informare	100
<hr/>		
23/07/2025	Informare	101
<hr/>		
23/07/2025	Informatore Navale	102
<hr/>		
23/07/2025	Informatore Navale	105
<hr/>		

23/07/2025	Italpress.it	107
Stati Uniti, il settore cargo marittimo verso la ripresa		
23/07/2025	L'agenzia di Viaggi	108
Nasce Crescent Seas: ora le crociere si fanno in residenze di lusso		
23/07/2025	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i> 110
Nuova data per il voto sui prossimi presidenti delle AdSp		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 639281
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it

SANMARCO
INFORMATICA

SANMARCOINFORMATICA.COM

Ucraina, prime proteste
Sull'anticorruzione
ora Zelensky frena

di **Marta Serafini**
a pagina 12

Maxwell testimonierà
«Nei file di Epstein:
Donald fu avvisato»

di **Viviana Mazza**
a pagina 17

SANMARCO
INFORMATICA

SANMARCOINFORMATICA.COM

La Ue e il bilancio

UN GIGANTE DAI PIEDI D'ARGILLA

di **Sabino Cassese**

Lo scorso 16 luglio la Commissione europea ha presentato il «quadro finanziario pluriennale» 2028-2034, per assicurare l'ordinato andamento della spesa nell'ambito delle risorse proprie, come dispone l'articolo 312 del Trattato sul funzionamento dell'Unione. Riguarda sette anni e deve essere approvato, nel prossimo anno e mezzo, all'unanimità dal Consiglio e a maggioranza dal Parlamento europeo.

Ha un ammontare di circa 2 mila miliardi di euro (quello precedente, relativo al 2021-2027, ammontava a 1.824 miliardi, comprensivi del 750 raccolti sul mercato per finanziare il programma Next generation Eu). Si tratta di una percentuale dell'1,26 del Prodotto interno lordo (quello precedente era dell'1,13).

La spesa prevista è coperta, come in passato, per circa tre quarti da contributi dei governi nazionali. Alle tradizionali fonti di entrata, rimaste a lungo invariate (dazi doganali, tasse sull'energia, una parte dell'Iva nazionale, contributi sui rifiuti di plastica non riciclati, ammende), dovrebbero aggiungersi imposte sulle emissioni di gas ad effetto serra, sulle importazioni di carbonio, sulle transazioni finanziarie, sui rifiuti elettronici non raccolti, sul tabacco e sulle imprese con più di cento milioni di fatturato (dovrebbero fruttare circa 58,5 miliardi di euro).

La gestione dovrebbe essere, rispetto ai piani precedenti, più flessibile e semplificata, nonché meno frammentata, sull'esempio degli interventi del Pnrr.

continua a pagina 30

Ieri gli interrogatori: vogliono processare la città. Marche, Ricci va avanti. Nordio, lite al Csm

Milano, il muro della difesa

Le accuse dei pm, 5 indagati su 6 rispondono. Ecco la memoria di Catella

di **Luigi Ferrarella** e **Giuseppe Guastella**

Interrogatorio degli indagati nell'inchiesta sull'Urbanistica di Milano. Da Giuseppe Marino, l'ex presidente della Commissione per il paesaggio che non ha risposto, all'ex assessore Giancarlo Tancredi, al manager Federico Pella, ai costruttori Manfredi Catella e Andrea Bezziccheri e l'architetto Alessandro Scandurra. Sul loro destino il gip Mattia Fiorentini deciderà la prossima settimana. Diverse le memorie difensive depositate. Tancredi dice di avere agito per l'interesse di Milano e Catella avrebbe fatto notare gli errori del pm. Intanto è bufera al Csm su Nordio. Nelle Marche, il pd Ricci: «Vado avanti».

da pagina 2 a pagina 9



INTERVISTA CON SILVIA SALIS

«Timori per le inchieste? Spesso finiscono in nulla»

di **Cesare Zapperi**

La sindaco di Genova: «Chissà come, ora a destra non parlano di attacco alla politica. Sala e Ricci vadano avanti».

a pagina 8

DAI COLLEGI AI LISTINI, ALLEATI DIVISI

Così FdI e Lega trattano sulla legge elettorale

di **Francesco Verderami**

Nel centrodestra il problema non è la linea di governo. Il convitato di pietra che influenza ogni scelta è la riforma della legge elettorale.

a pagina 18

TRUMP, I SOCIAL, LE PAURE

La normalità del rancore che mette in crisi il nostro mondo

di **Walter Veltroni**



Il mondo a rovescio. Il prevalere, persino nel discorso pubblico, dei peggiori sentimenti umani, sembra essere diventata ormai una norma alla quale si finge di non dare peso.

«Ragazzate» e pronti per la discesa di un altro gradino.

continua a pagina 30

Valle d'Aosta Si allontana dalla famiglia. L'ultimo messaggio e la caduta



Liam Daniel Henry Rézac, il 15enne francese precipitato dalle montagne sopra Aosta e ritrovato ieri in un vallone nel territorio di Saint Christophe

«Mamma, mi sono perso». Muore sulle Alpi a 15 anni

di **Massimo Massenzio** a pagina 20

Ma manca il sì della Casa Bianca Dazi al 15 per cento, verso un accordo tra Usa e Europa

di **Francesca Basso** e **Stefano Montefiori**

Bruxelles vicina all'accordo con gli Stati Uniti: dazi reciproci al 15%, anche sulle automobili. Ma manca l'ok di Donald Trump. Comunque l'Europa ha già approntato le contromisure in caso di «no-deal». L'accordo raggiunto col Giappone spinge il settore auto sui mercati finanziari.

alle pagine 10 e 11

IL CASO UNICREDIT. PARLA ORCEL

«L'offerta su Banco Bpm chance persa per il Paese»

di **Andrea Rinaldi** e **Nicola Saidutti**

Una occasione «persa per il Paese». Così l'ad di Unicredit Andrea Orzel a proposito dell'Ops ritirata martedì sera su Banco Bpm. «Ora avanti con il nostro piano di crescita».

a pagina 32



IL CAFFÈ di **Massimo Gramellini**

O noi o loro

Gila Gamliel, ministra della Scienza e della Tecnologia nel governo Netanyahu, ha postato un video generato con l'intelligenza artificiale in cui le macerie di Gaza diventano grattacieli, i giovani israeliani si divertono nei locali accanto alla spiaggia e il premier passeggia assieme a sua moglie sul lungomare. Ci sono anche Trump e signora, felici come da vero non appaiono mai. La musica è ipnotica, l'atmosfera festosa: a un certo punto partono persino i fuochi di artificio. Della guerra, neanche l'ombra. Però nemmeno dei palestinesi. Il video ne ricorda un altro diffuso nei mesi scorsi, che proprio Trump si era intestato con voluttà. Ma là i palestinesi c'erano ancora, sia pure in ruoli di contorno. Qui sono completamente scomparsi. E a far capire che non si tratta



di una dimenticanza ci pensa la stessa ministra, scrivendo sotto le immagini: «Ecco come sarà la Gaza del futuro dopo la migrazione volontaria dei nativi: o noi o loro». Anche chi non volesse soffermarsi sull'eufemismo dell'espressione «migrazione volontaria» resta basito di fronte alla brutale sincerità dell'aut-aut. O noi o loro.

La signora Gamliel sarebbe quasi da ringraziare per la sua onestà intellettuale. O noi o loro. Non c'è più spazio per le ipocrisie e i giochi di parole. Dopo la strage del 7 ottobre a opera di Hamas, una parte di Israele (ma è quella che comanda) non vuole più solo cambiare il governo dei palestinesi. Vuole cambiare i palestinesi e andare a divertirsi sul lungomare di Gaza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bayernland

La ricca gamma Senza Lattosio, tutto il gusto del buon latte bavarese, in tanti formati, adatti a tutti.

Sara
Il gusto che unisce

50724
Pubb. Italiana Spet. n.a.p. - D.L. 30/3/2002 (conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1) CED Milano
0 771120 4483038





Zelenky contestato per il bavaglio all'Anticorruzione. I russi avanzano come mai prima e Pokrovsk rischia di cadere. Ora persino la Ue inizia a dubitare del regime



Giovedì 24 luglio 2025 - Anno 17 - n° 202
 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. 29/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

INTERROGATORI DAL GIP

Sistema Milano, ok al 1° processo. Due torri nelle caserme

◉ BARBACETTO E TRINCHELLA A PAG. 2-3

"SÌ, MA NE HO DIRITTO"

Vannacci, 56 anni e già pensionato: 5mila euro più Ue



◉ MANTOVANI A PAG. 9

LE DUE ONLUS "AMICHE"

Di cosa accusano Ricci: lui resiste, 5Stelle perplessi

◉ BISBIGLIA, DE CAROLIS, GIARELLI E MARRA A PAG. 4-5

DUE FIGURACCE IN AULA

Nordio si "scorda" il no sulle carriere e le critiche da pm

◉ PACELLI E SALVINI A PAG. 8

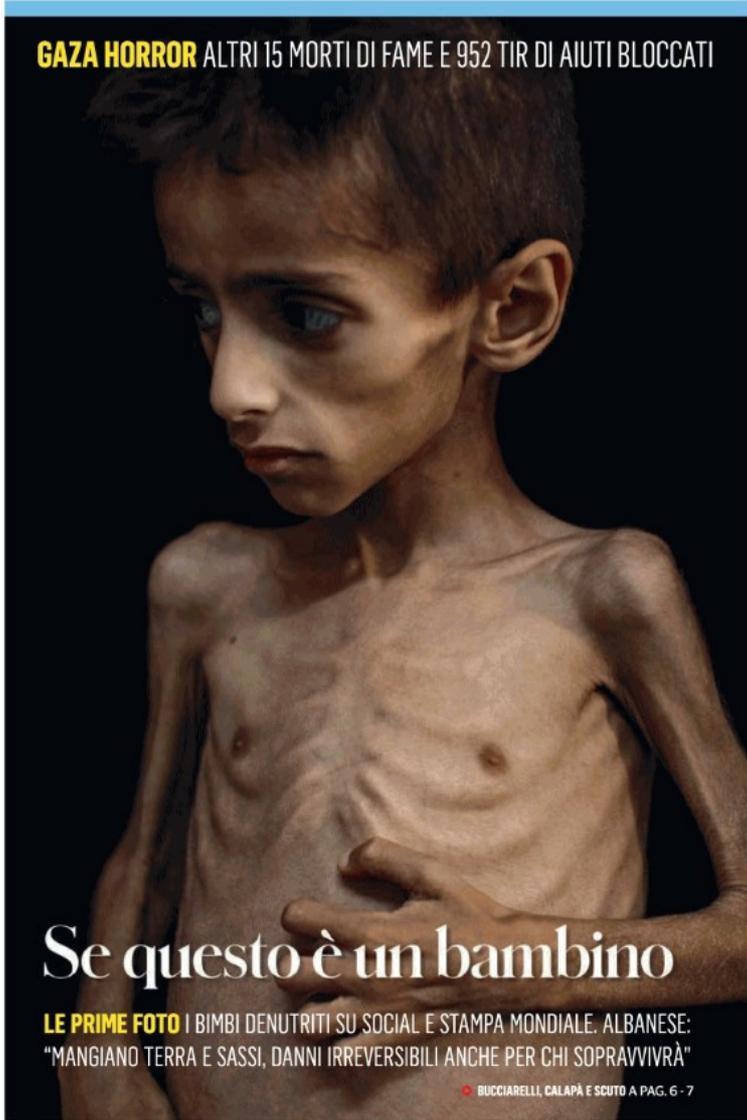
MA ERA CONTRARISSIMO

Camilleri risorge con l'IA per lodare il Ponte di Salvini

» Paolo Dimalio

Nel nome del Ponte sullo Stretto, Matteo Salvini e alcuni esponenti di FdI non lasciano in pace i morti.

Un video realizzato con l'intelligenza artificiale resuscitò lo scrittore Andrea Camilleri, il papà di Montalbano morto nel 2019, ad affermare dell'infrastruttura: "Agrigento è sempre stata un po' isolata, l'alta velocità ci ha avvicinati e il Ponte di Messina ci ha uniti al resto d'Italia".
 A PAG. 15



GAZA HORROR ALTRI 15 MORTI DI FAME E 952 TIR DI AIUTI BLOCCATI

Se questo è un bambino

LE PRIME FOTO I BIMBI DENUTRITI SU SOCIAL E STAMPA MONDIALE. ALBANESE: "MANGIANO TERRA E SASSI, DANNI IRREVERSIBILI ANCHE PER CHI SOPRAVVIVRÀ"

◉ BUCCIARELLI, CALAPÀ E SCUTO A PAG. 6-7

Separate questi

» Marco Travaglio

Ennesimo avviso di garanzia a un politico. Ennesima catena di frasi vuote. Passo indietro o no? Giustizia a orologeria o no? Colpevole o innocente? Toti, poi Sala, ora Ricci. E mai che il leader del partito o della coalizione dica: "Ora leggo le carte e valuto i comportamenti a prescindere dalla rilevanza penale. Se sono eticamente gravi e già accertati, l'indagato deve sloggiare. Se sono scelte opinabili, ma legittime e moralmente neutre, o se le accuse sono controverse e tutte da dimostrare, mi assumo la responsabilità di lasciarlo al suo posto e, se ne condivido la condotta, persino di difenderlo in caso di condanna".

Toti è vecchia scuola: prendeva soldi da imprenditori che ricevevano concessioni, appalti e licenze dalla sua giunta. Si chiama corruzione: infatti, dopo essersene vantato, ha patteggiato. Chi lo difendeva come una verginella violata dalle toghe rosse dovrebbe vergognarsi, invece governa e separa i pm dai giudici, per non dover separare i politici corrotti dagli imprenditori corruttori.

Sala è della nuova scuola, infatti non risponde di corruzione, ma di falso e induzione indebita: il suo sistema ha reso inutile e quasi ingenua la vecchia mazzetta. I palazzinari si controllano e si autorizzano da soli a violare le leggi tramite i loro progettisti infilati dal sindaco nella Commissione Paesaggio: magari un giorno sapremo cosa spetta ai politici per il disturbo, ma già sappiamo quanti rimettono i cittadini tra mancati oneri di urbanizzazione e furti di suolo, aria e cielo.

Ricci è di un'altra scuola, la più antica: il politico che spende e spande denaro pubblico in opere e kermesse effimere per costruirsi un consenso personale, affidati a due associazioni create ad hoc dall'amico del suo factotum - uno con la terza media assunto per i social e gli "eventi" - senza gare né inviti ad altre ditte per scegliere la migliore offerta. Un classico abuso d'ufficio, purtroppo depenalizzato dalle destre su richiesta anche di Ricci e altri sindaci Pd. Che evidentemente facevano tutti come lui. Ora è indagato per corruzione, ben difficile da dimostrare col "ritorno d'immagine". Ma le responsabilità politiche nella scelta del braccio destro e nella gestione dei soldi pubblici sono note da un'annata grazie al *Resto del Carlino* che ha anticipato i pm. A giugno Manuela Iati di *For West* ne ha chiesto conto a Ricci, che l'ha accusata di essere "al soldo di FdI". L'unica novità è che ora dovrà rispondere ai pm da indagato. Il Pd ha fatto finta di nulla, l'ha candidato alle Regionali (dopo un solo anno di Parlamento europeo) e ora, alla vigilia del voto, deve decidere precipitosamente che farne, come se le carte non fossero già tutte sul tavolo e l'invito a comparire cambiasse qualcosa. A furia di guardare il dito anziché la luna, rischi di perderli entrambi.

- LE NOSTRE FIRME**
- Basile a pag. 11
 - La Valle a pag. 11
 - Corrias a pag. 16
 - Esposito a pag. 11
 - Cannavò a pag. 18
 - Delbecchi a pag. 13



STANCANELLI, DANTE&C.

Polemiche estive: "Troppo poche donne a Venezia"

◉ PASETI A PAG. 17



La cattiveria

Il Pd ha così tanti indagati che gli italiani adesso potrebbero persino votarlo

LA PALESTRA/NICOLA RAMPONI





ANNO XXX NUMERO 173

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

GIOVEDÌ 24 LUGLIO 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 42

Il processo che servirebbe a Milano riguarda una pazzia: combattere il caro casa con il tetto agli affitti. Come smontare una sciocchezza colossale

Il protezionismo di Trump dimostra che le pessime idee non muiono mai: le società si trovano ad affrontare problemi simili (ad esempio il declino di un settore industriale) e la politica spesso offre le solite risposte sbagliate (ad esempio di d...)

gratificati e trasformato la città, pare quasi che costruire nuove case sia la soluzione alla scarsità ma il problema. E così si fanno avanti scorciatoie, che in quanto tali sono popo...)

"Non è particolarmente giusto. Non è un buon modo di allocare spazi scarsi. Non è un buon modo di aiutare gli opposti. E' un modo che congela una città e le impedisce di adattarsi ai cambiamenti". Sono all'incirca le considerazioni espresse nel 1946 in uno studio di due (non ancora premi Nobel come Milton Friedman e George Stigler. E sempre stato così, e vale anche per le esperienze più recenti: il caso della Spagna, il modello specifico della Catalogna, che va molto di moda tra i sostenitori della misura, mostra secondo vari studi che il "tetto" ha ridotto i prezzi in media del 7 per cento, ma con alcuni problemi. Il calo è stato per le case più costose, mentre per quelle più economiche i prezzi sono aumentati. E questo perché c'è stato un calo dell'offerta di case più care, che ha spinto la domanda nella fascia più bassa facendo salire il prezzo. C'è anche un caso recente che va in direzione opposta. L'Argenti...

na aveva fissato una legge che bloccava gli affitti ma, in un paese con inflazione elevatissima, i proprietari avevano ereditato in massa le case dal mercato. Uno dei primi provvedimenti del nuovo governo di Javier Milei è stato la liberalizzazione degli affitti: in pochi mesi l'offerta è aumentata del 200 per cento e i prezzi reali sono crollati del 30 per cento. In generale, il blocco del prezzo degli affitti riduce il valore degli immobili, l'offerta di case in affitto, la costruzione di nuovi appartamenti e la qualità di quelli esistenti. E non bisogna essere un libertario con la moneta se per capirlo. Nel 1971 l'economista Assar Lindqvist, un socialdemocratico svedese, scrisse in un libro sulla crisi economica della New Left, che il controllo del prezzo degli affitti è "la più efficace tecnica al momento conosciuta per distruggere una città, a eccezione del bombardamento".

Una riforma contro il processo mediatico

Scardinare gli ingranaggi che intossicano la giustizia provando a riportare il processo più vicino alle aule di un tribunale che ai talk-show. Conta la luna, non il dito. Perché la riforma Nordio è meglio dello status quo

O di qua o di là. La riforma della giustizia approvata martedì in prima lettura al Senato ha generato una moltitudine di commenti di segno uguale e contrario. E' in un tripudio di tifoserie desiderose di affermare le proprie verità assolute attorno alla riforma - è la riforma del secolo, è la riforma che voleva Berlusconi, è il trionfo del garantismo, anzi no, è una riforma pericolosa, è una riforma eversiva, è una riforma che trasforma l'Italia in una repubblica delle banane, l'impressione è che in molti abbiano scelto di non mettere a fuoco quella che è la vera faccia del passaggio politico di fronte al quale ci troviamo oggi. La faccia corrisponde in realtà a un bivio di fronte al quale l'opinione pubblica e la politica tutta si ritrovano a dover ragionare ogni volta che la cronaca presenta motivi per scegliere da che parte stare. O di qua o di là. La grande divisione del mondo quando si parla di giustizia non è tra chi vuole indebolire la magistratura e rafforzare la politica e non è neppure tra chi vuole rafforzare la magistratura per indebolire la politica. La grande divisione del mondo quando si parla di giustizia è tra chi considera il processo mediatico un dramma del nostro paese su cui intervenire con forza e chi invece considera il processo mediatico una virtù del nostro paese da difendere a tutti i costi. La grande divisione del mondo quando si parla di giustizia non riguarda solo la scelta di considerare una riforma buona o meno buona ma riguarda la volontà di comprendere che in Italia la mancanza di equilibrio tra poteri dello stato, tra potere giudiziario e potere legislativo e potere esecutivo, dipende non solo da una magistratura che spesso fatica a celare i suoi tratti ideologici, ma soprattutto da una serie di ingranaggi che fa della pubblica accusa un potere con pochi contrappesi. Chi considera l'esonazione del processo mediatico un'ossessione, chi considera la presenza di una pubblica accusa irresponsabile un dramma, chi

considera un problema per il paese l'assenza di meccanismi in grado di tutelare le garanzie di un indagato, chi considera una vergogna dello stato di diritto la presenza di un sistema giudiziario che trasforma con disinvoltura un sospetto in una prova, un indagato in un condannato, un teorema in una sentenza, dovrebbe ricordare, come dice il saggio, che il meglio è nemico del bene, che ciò che è necessario non è sempre sufficiente e che il modo peggiore possibile per disarticolare gli ingranaggi del processo mediatico è scegliere di non muoversi, di non fare niente e di assecondare lo status quo. La riforma Nordio, naturalmente, è più che perfetibile, ma il tentativo che porta avanti è quello di scardinare gli ingranaggi che intossicano la giustizia italiana e che hanno permesso negli ultimi trent'anni di calpestare con disinvoltura i tre articoli della Costituzione che vengono maltrattati ogni volta che un magistrato accende il ventilatore. E allora, come ben si capisce, si dovrebbe a questo punto istituire una cattedra universitaria in Tecnica della sottomissione politica. Con il laboratorio su Pd e Movimento 5 stelle. Un corso di laurea in Neurologia Oliver Sacks. Anche perché mentre il Pd si inchina, il Movimento 5 stelle si muove. Fa politica. A Torino come a Milano, dove ci sono altre due città in cui il neurologo colpiscono il Pd con dichiarazioni aggressive, comunicati sdegnati, conferenze stampa in cui l'avversario di giornata - cioè l'altro Pd - viene annoverato in una superiorità non solo etica. Ora anche nelle Marche, con la pretesa di "valutare" se il candidato scelto dal punto però è che mentre il Pd si sarda, si corregge, si rimodula e chiede scusa, i grillini si mettono d'accordo con il centrodestra sulla riforma della Rai e il Media Freedom Act. E' successo ieri mattina in commissione Affari europei, al Senato. Pd e Azione astenuti, M5s che vota con Meloni e Salvini. Un gesto secco, chirurgico. Zaei. Non è nemmeno la prima volta, ed è il motivo per cui in Rai il M5s conta assai di più del Pd. Fa affari - politici, si penserebbe - col centrodestra. Sicché alla fine viene da pensare che abbia ragione Giuseppe Conte a trattare il Pd in questo modo. Ha ragione lui. Che evidentemente si ispira a un principio filosofico semplice, già espresso da una grande pensatrice del secondo Novecento: «Non si può avere tutto». Non è la citazione testuale, naturalmente. Quella vera era assai più colorita. E' volgarità. Ma il senso è rimasto intatto. E Conte lo applica al Pd con grande coerenza.

Giuseppe, siamo degni?

A due settimane dalle liste, Conte pretende le carte su Ricci. Il Pd glielo manda e aspetta il responso

Giuseppe Conte ha chiesto al Pd le "carte" dell'inchiesta che riguarda Matteo Ricci, candidato del centrodestra alle regionali nelle Marche e da martedì indagato dalla procura di Pesaro. Tra quindici giorni si dovrebbero depositare le liste elettorali, il tempo è poco, ma è tutto fermo perché Conte deve giudicare. Deve valutare. Come un gup, un giudice dell'udienza preliminare. Il leader del 5 stelle vuole leggere gli atti giudiziari per decidere se Ricci e il Pd sono degni di stare in alleanza con lui. La notizia è certa. E che hanno fatto quelli del Pd di fronte alla richiesta di Conte, secondo voi? Ovviamente gliel'ha mandato valutare, le carte processuali. In silenzio. Rispettosi. Solleciti. In questo momento quelli del Nazario attendono con ansia il responso, come pellegrini a Lourdes. Ci immaginiamo Ely Schlein seduta composta fuori dallo studio di Conte, con le mani sulle ginocchia, il suo sguardo fisso sul pavimento e una cartellina ben stretta al petto. Ogni tanto chiede all'usciera: "Ha detto qualcosa?". E allora, come ben si capisce, si dovrebbe a questo punto istituire una cattedra universitaria in Tecnica della sottomissione politica. Con il laboratorio su Pd e Movimento 5 stelle. Un corso di laurea in Neurologia Oliver Sacks. Anche perché mentre il Pd si inchina, il Movimento 5 stelle si muove. Fa politica. A Torino come a Milano, dove ci sono altre due città in cui il neurologo colpiscono il Pd con dichiarazioni aggressive, comunicati sdegnati, conferenze stampa in cui l'avversario di giornata - cioè l'altro Pd - viene annoverato in una superiorità non solo etica. Ora anche nelle Marche, con la pretesa di "valutare" se il candidato scelto dal punto però è che mentre il Pd si sarda, si corregge, si rimodula e chiede scusa, i grillini si mettono d'accordo con il centrodestra sulla riforma della Rai e il Media Freedom Act. E' successo ieri mattina in commissione Affari europei, al Senato. Pd e Azione astenuti, M5s che vota con Meloni e Salvini. Un gesto secco, chirurgico. Zaei. Non è nemmeno la prima volta, ed è il motivo per cui in Rai il M5s conta assai di più del Pd. Fa affari - politici, si penserebbe - col centrodestra. Sicché alla fine viene da pensare che abbia ragione Giuseppe Conte a trattare il Pd in questo modo. Ha ragione lui. Che evidentemente si ispira a un principio filosofico semplice, già espresso da una grande pensatrice del secondo Novecento: «Non si può avere tutto». Non è la citazione testuale, naturalmente. Quella vera era assai più colorita. E' volgarità. Ma il senso è rimasto intatto. E Conte lo applica al Pd con grande coerenza.

Nel suk di Trump

L'opzione del 15 per cento per i dazi in Ue è una finta vittoria. Pantaloni calati e molte altre conseguenze

Modello britannico? No, modello giapponese. Unione europea e Stati Uniti sono vicini a raggiungere un accordo per dazi al 10 per cento e questa volta a calarsi i pantaloni è avvenuto con il Giappone e non del 10% come con Londra. L'annuncio ufficiale non c'è ancora mentre scriviamo, ma si sente già un sospiro di sollievo. Il 15% è meglio del 25% o di tutte le cifre percentuali che sono girate nella gran tombola delle tariffe. Certo la Ue aveva coltivato troppe illusioni: prima zero dazi per tutti (ipotesi irrealistica) poi il 10% o niente, e aveva preparato persino un pacchetto di ritorsioni per 33 miliardi di euro. Ma nel suk di Trump tutto può accadere e questa volta a calarsi i pantaloni sono i negoziatori europei. Non sappiamo ancora che ne sarà del 25% sulle auto e del 50% su acciaio e alluminio. Con il Giappone verranno riodole ed è probabile che avvenga lo stesso anche per la Ue. Tokio in cambio si è impegnato a investire 500 miliardi di dollari negli Stati Uniti e Trump lo ha definito il più grande accordo mai raggiunto. Il primo ministro Ishiba non ha stappato saké anche perché ha perso la maggioranza che lo sostiene. Sono grate voci di dimissioni, poi smontate, ma difficilmente potrà restare in carica. La sua linea rossa è l'area tracciata sulla sabbia. Lo stesso accade per la Ue. Dazi generalizzati del 10% erano un balzello pesante per l'industria europea che ha bisogno di vendere fuori e investire molto all'interno della Ue se non vuole ammainare la bandiera della competitività come ha spiegato il rapporto Draghi. Con il 10% l'Italia rischia di perdere i suoi migliori di quanto si possa immaginare a giudicare dall'ultima uscita del ministro Giancarlo Giorgetti all'assemblea dell'Abi, quando ha detto, in sostanza, di non badare alla nazionalità dei soggetti ma alla loro visione di come si fa il mestiere di banchiere, vale a dire meno finanza e più vicinanza alle piccole imprese. Era l'11 luglio e lo stesso giorno, guarda caso, la Banque Verte presentava una richiesta alla Bce per poter superare la soglia del 20 per cento già in suo possesso. L'offerta di Guesno, bloccata per il momento. In realtà, è probabile che Credit avesse già acquistato in precedenza strumenti derivati per poterli convertire in azioni non appena ci fosse scoppio di crisi. Le notizie contrarie le obiezioni di Roma. Ad oggi la banca francese potrebbe detenere una partecipazione di circa il 25 per cento di Bpm, comunque, molto vicina alla soglia che ancora non ha un'opa, cosa che dice di non volere fare. (Merchiano segue a pagina quattro)

Snobismo da tote bag

Non è necessario essere intelligenti, basta sembrarlo. Un nuovo biglietto da visita

Siamo rimasti cafonni nell'anima, non c'è proprio niente da fare. Infiniti sono i modi di dire "lei non sa chi sono io" e a freggiare il prossimo. ESTIMATE CON ESTER. Si cerca la formula elegante per prevalere nella federazione umana, anche se non sappiamo come. In questi anni di morte di molte vacche è venuto di moda il "quiet luxury", si definisce così lo stile dei multimiliardi coi soldi accumulati dai nonni, vent'anni fa per far passare in aerea pallida e scarpe basse. No marchio, no logo, no eccentrico, no trasparente, no leopardato, zebra, poltrone, no cose strette i addosso. E quindi - se siamo in divisa Underneath - come si fa a manifestarsi agli altri come migliori di loro? Si doveva trovare assolutamente ed è un modo, il modo è animale complesso per natura, ha bisogno che gli si riconosca valore. E il modo si è trovato. Il biglietto da visita formato A4, la nuova dichiarazione di personalità, la borsetta di tela, anche detta tote bag. Te la regalano dappertutto, ovunque c'è una tote bag in agguato, presto le vedremo anche nei negozi di lusso. Tote bag con immagine di sant'Antonio in processione a Luzzano (BN) - che snobismo mastodontico, con quello andrebbe in giro anche Carmelo Benvenuto. La verità è semplice e quindi fa malissimo: non ce la facciamo, non rinunciamo a pezzi riconoscere. Ora è rivelatore un fascio di tela stampato, meglio se arriva da un artigiano difficilmente trovabile. Con scritte, sigle e codici per iniziati. Non serve a portare le cose (cosò avremo da metterci dentro) il giornale? Manco per chi non pro, più il giornale, e lei che porta te. La tote bag Adelphi Un bel minimalismo in zona esasperazione, l'ansia da prestazione applicata è forte. Qui non vuol dire quanto guadagni, ti interessa far sapere il livello di profondità. Einaudi non basta. E io penso subito a Berselli che non sapeva ballare e che con il twist non è andata molto bene. "E dire che c'erano tutte le premesse per divertirsi, con le gambe ad angolo. Certe sere, bastava sentire da un jukebox o da un giradischi la voce nevraestica di Peppino di Capri che attaccava "A St. Tropez" per scatenare un'allergia abbastanza sgangherata. Saranno state le parole incongrue, e quindi eccitanti, sarà stata l'evocazione di St. Tropez, luogo dell'apparizione del bikini di Brigitte Bardot, sarà stata la luna che balla il twist con le stelle nel cielo, ma era comunque un annuncio di divertimento. (Viala segue a pagina due)

Kyiv fiera e in protesta

La piazza, la paura della talpa russa, l'apertura di Zelensky. Gli ucraini rompono il tabù dell'unità

Roma. La piazza oggi è diversa: non più quella dell'Indipendenza tagliata a metà dalla Khreshchativka, con ancora addosso i segni della rivoluzione anti-dignity del 2014. Il Maidan, la piazza chiamata "piazza", come se non ce ne potessero più essere altre in Ucraina dopo le proteste di undici anni fa che portarono alla fuga del presidente sostenuto dal Cremlino, Viktor Yanukovich, e alle elezioni vinte da Petro Poroshenko, primo capo di stato dell'Ucraina in guerra, non è il palco delle nuove proteste. Ieri, per la seconda sera di seguito, a Kyiv la protesta è stata organizzata in piazza Ivan Franko, la più vicina al palazzo del presidente Volodymyr Zelensky inaccessibile senza un permesso speciale dal 24 febbraio del 2022. Da piazza Ivan Franko, però, si può gridare: zero no ankov (voto sulla legge, zero no Europa) (ri-torniamo all'Europa), Veremak na klyb (Veremak - capo di gabinetto di Zelensky - vattene a fare in culo). Ed è impossibile che il presidente non senta e non capisca che gli ucraini chiedono un passo indietro sulla legge che limita l'indipendenza delle due procure speciali anti-corruzione: l'Ufficio nazionale anticorruzione (Nabu) e l'Ufficio del procuratore specializzato anticorruzione (Sapo), che hanno agito in modo indipendente fino a martedì, quando il Parlamento dal Parlamento una legge nata su iniziativa del presidente. Da tre anni a questa parte, protestare in Ucraina è un dilemma esistenziale, finora i cittadini hanno sempre messo in secondo piano le loro critiche al presidente, consapevoli che mostrare le crepe interne sarebbe stato un favore al Cremlino. Hanno visto in passato come Mosca abbia fatto un'arma. (Finoniani segue a pagina tre)

COME PREMesso, COLLEGI, SI TRATTA DI BANALI INTERESSI DI ORDINARIA MANUTENZIONE. SCOTTIDIONE DELLE PASTIQUE. IGIENICHE NEL LUC, CONTROLLO PUMI DELLA CALDA, PULIZIA CRONACHE, PARCHEGGIARE LE SENI E LE TRIBUNAZIONI DI ONERI E SENATO NUOVE CALDE DEL CAFFE, E COLLEGGIUMI DEL GENI

ASPIREI UNO... SOTTO... PUNTO!

ASPIREI UNO... SOTTO... PUNTO!

Orientarsi nel risiko

Chi cosa fare ora con Unicredit? Che sogna l'opzione francese per Bpm? Puntini per capire. E idee

Andrea's Version

Orientarsi nel risiko

Chi cosa fare ora con Unicredit? Che sogna l'opzione francese per Bpm? Puntini per capire. E idee

Andrea's Version

Il vertice Ue-Cina

Il vertice Ue-Cina

Il vertice Ue-Cina

Il fantasma giudiziario

Open Arms, sindaci pd e Almasri. Fratelli d'Italia ci vede un disegno politico delle toghe

Roma. Sul caso Open Arms i dubbi cadono sulla Cassazione. Sulle inchieste che stanno scuotendo Milano, Torino e le Marche la lettura è ancora più complessa e a tratti ideologica; toghe rossissime tendenze Schlein in azione contro il Pd riformista che non è ostile alla separazione delle carriere. Sull'infido il caso Almasri che potrebbe riservare brutte sorprese al governo, quando uscirà dal tribunale dei ministri. Così Fratelli d'Italia si trova a navigare controcorrente la questione giustizia 24 ore dopo il via libera alla prima lettura del ddl costituzionale. (Costantini segue nell'inserto IV)

Ricci, i pm e la politica

"Non si può criminalizzare la ricerca del consenso". Parlano Fiandaca e Caiazza

Roma. "Considerare l'ottenimento di consenso nell'ottica della corruzione rappresenta un'indebita forma di criminalizzazione da parte della magistratura", dice il professore Giovanni Fiandaca. Parla dell'inchiesta che ha coinvolto il candidato dem Matteo Ricci, proprio mentre la campagna elettorale nelle Marche entra nel vivo. "Purtroppo non è la prima volta che si teorizza questa assurdità", aggiunge Gian Domenico Caiazza, ex presidente dell'Unione camere penali. "E' il segno dell'esonazione del pm nel controllo della politica". (Montenegro segue nell'inserto IV)

Open Arms, sindaci pd e Almasri. Fratelli d'Italia ci vede un disegno politico delle toghe

Open Arms, sindaci pd e Almasri. Fratelli d'Italia ci vede un disegno politico delle toghe

Open Arms, sindaci pd e Almasri. Fratelli d'Italia ci vede un disegno politico delle toghe

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23.30



L'ULTIMA SUGLI ELETTORI DI GIORGIA: USANO IL CERVELLO IN FORMA PRIMITIVA
Facci a pagina 10

PATRIMONI DELL'UNESCO, LA CUCINA ITALIANA RISCHIA IL TAGLIO
Sorbi a pagina 9



DALL'AZIONE ALL'ESIBIZIONE DEL DOLORE BRUCE WILLIS «TRADITO» DAI SUOI CARI
Gnocchi a pagina 17



la stanza di
Vite in fretta
alle pagine 20-21
Fico grillino arrugginito






il Giornale



GIOVEDÌ 24 LUGLIO 2025 DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI Anno LII - Numero 174 - 1.50 euro* ISSN 1120-3271 I Giornali ed. nazionale

Editoriale
QUEL «NÉ, NÉ» TOMBA DEL PD

di Alessandro Sallusti

A furia di «né, né» la sinistra rischia di non essere nessuna delle cose che vorrebbe essere. È già capitato nella storia, ci si ricorda ancora quel drammatico «né con lo Stato né con le Br» coniato da Lotta Continua all'insorgere del terrorismo rosso e fatto proprio da non pochi intellettuali d'area. Oggi la situazione è certamente meno drammatica ma non meno confusa. «Né con i Cinque Stelle né contro i Cinque Stelle» è ciò che sta togliendo identità e spazi di manovra politica al Pd di Elly Schlein, perché mentre Conte ha gioco facile a ribadire l'anima giacobina del suo partito a ogni occasione, la segretaria oscilla come un pendolo tra aspirazioni riformiste e rigurgiti del peggior populismo giustizialista del suo alleato. E ancora. Né con Putin né con il riamo per fermare Putin. E, stando all'attualità stretta, «né con Sala né con i magistrati che stanno dando la caccia al sindaco di Milano», anche se letteralmente è declinato «sia con Sala sia con i pm» (cambiando i termini la conclusione è la stessa): se credi a Sala, che difende l'operato suo e della sua squadra, non puoi avere fiducia e stima nella Procura di Milano; viceversa - se credi nell'onestà e capacità dei magistrati - non dovresti tenerti il sindaco come se nulla fosse. Andiamo avanti. La memoria di Giovanni Falcone è stata sequestrata come patrimonio esclusivo della sinistra (il giudice eroe tale era per idee politiche), ma durante l'accesso dibattito sulla riforma della giustizia il Pd si è ben guardato dal ricordare che fu proprio lui il primo a mettere con forza sul tavolo la questione della separazione delle carriere tra giudici e pm - che il Pd dice oggi essere incostituzionale - come «essenziale e non più derogabile per il buon funzionamento della magistratura». Con i Cinque Stelle ma in contrasto con Conte, con Sala ma anche con i suoi aguzzini, con Falcone ma se serve anche no, contro Putin ma faccia pure, insomma l'elenco delle incongruenze abbraccia uno spettro assai ampio. Domanda: ma se il Pd volesse allargare la sua base elettorale, invece di allearsi con chiunque gli passi attorno, parassiti compresi, non farebbe prima a dire una volta per tutte e con chiarezza da che parte sta? Così, per curiosità. Ma anche, per stare in tema, per onestà intellettuale e politica.

LA GUERRA COMMERCIALE

Dazi, a un passo l'accordo sul 15%

Europa e Usa trovano l'intesa sulle tariffe. Ma manca ancora il via libera di Trump

L'INTERVENTO
Le aziende vittime degli euro-balzelli
di Alvise Biffi a pagina 11

VERTICE CON MELONI
Roma-Algeri, patto sul gas
Adalberto Signore a pagina 8

Camilla Conti
Stati Uniti e Unione Europea sarebbero vicini a un accordo commerciale per introdurre dazi del 15% sull'export Ue, ricalcando l'intesa raggiunta nelle scorse ore tra Washington e Tokyo. L'indiscrezione è stata rilanciata dal *Financial Times*. Sempre secondo l'*FT* verrebbero ridotti i dazi sulle auto dall'attuale 25% al 15%, come nell'accordo col Giappone.

a pagina 8

GLI INTERROGATORI A MILANO

I pm adesso puntano Sala

Torchiato l'assessore Tancredi, che però difende il sindaco Marche, le accuse al dem Ricci: «Così ha sfruttato gli appalti»

Il pronipote del Duce in Serie A

«Io Mussolini? Problema degli altri»
Nino Materi a pagina 19



CLAMORE Romano Floriani Mussolini appena acquistato dalla Cremonese

Cristina Bassi e Luca Fazzo
Ci spieghi, chiede il giudice, che ruolo ha avuto il sindaco Sala nella nomina del presidente della Commissione paesaggio. È il momento clou della giornata di ieri. Davanti a giudice preliminare e procuratore aggiunto c'è Giancarlo Tancredi, da poco ex assessore.

alle pagine 4-5 con un'analisi di **Augusto Minzolini Bullan, Greco e Napolitano** alle pagine 2-3

PARLA NORDIO
«Basta carcere preventivo e ricorso dell'accusa»
Hoara Borselli a pagina 6



L'APPELLO DI 28 PAESI
Israele rinunci alla strategia della guerra permanente



di Nicola Latorre

Il documento sottoscritto da 28 Paesi, tra i quali l'Italia, con il quale si chiede a Netanyahu di fermare la strage di civili, denunciando lo sfollamento forzato e le modalità di distribuzione degli aiuti oltre alla mancanza di assistenza umanitaria, è molto importante e quanto mai opportuno. È stato non solo giusto ma doveroso sostenere lo Stato di Israele nella sua risposta al pogrom del 7/10/23. Quel (...)

segue a pagina 11 con **Biloslavo e Cesare** a pagina 13

GIÙ LA MASCHERA

COUP DE THÉÂTRE

di Luigi Mascheroni

È da quando Stefano Massini, direttore artistico della Pergola, ha spiegato la differenza tra chi ha cura della cultura - loro - e chi ne fa scempio - gli altri - che seguiamo con attenzione le notizie su teatri, festival e musei. E la notizia di ieri, che girava su molti siti, anche quello del *Corriere della sera*, segno che Stefano Boeri ha dato l'autorizzazione alla pubblicazione, è che il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano ha nominato se stesso nel Consiglio d'indirizzo del Teatro Petruzzelli di Bari, di cui la Regione Puglia è socio fondatore. Di fatto Emiliano, dovendo scegliere un membro dell'organo di controllo dell'ente lirico, dopo aver esaminato i *curricula* dei candidati, fra cui il suo, e avendolo trovato discreto, si è autonomato. E per quanto si parli di teatro, non è una farsa. E noi che volevamo nascere di sinistra, onesti, di specchiata dirittura morale, votati al bene del Paese... e poi. Sia chiaro: il governatore, a rigore di Statuto, lo può fare. È un'azione irrituale ma praticabile. Intanto però l'Autorità anticorruzione ha aperto un'istruttoria. Probabilmente, essendo alle porte la scelta del nuovo sovrintendente, ed essendo scoppiata una guerra fratricida all'interno del Pd, il governatore ha tenuto per sé una carica chiave, non fidandosi di altri. Il che va anche bene. Però, insomma. Non aveva neanche un cugino? Un'amante? Un'amica? Una Nancy Dell'Olio? Vabbè, abbiamo capito. Michele Emiliano, il quale oltre che politico è magistrato, sarà anche contrario alla separazione delle carriere. Ma è favorevolissimo all'accumulo delle cariche.



L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!



SUSTENIUM PLUS 50
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+ CON VITAMINA B12

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

IL GIORNO

GIOVEDÌ 24 luglio 2025
1,60 Euro

Lombardia EDIZIONE ESTIVA

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

SESTO SAN GIOVANNI Riverso in camera il corpo di un sessantenne

Ammazzato a coltellate Rogo per cancellare tutto

Palma a pagina 12



ristora
INSTANT DRINKS

Dazi al 15% tra Europa e Usa Ma non c'è la firma di Trump

Con la tariffa in arrivo Confindustria stima una stangata da 23 miliardi per l'Italia
L'economista Simoni (Luiss): «Accordo trappola». Nuove criptovalute, la mossa del tycoon

Marin e Troise alle p. 2 e 3
Bolognini e Giacomini alle p. 20 e 21

Marche, il candidato governatore sarà ascoltato dai pm mercoledì

Affidopoli, Ricci: «La destra non riuscirà a intimidirmi»



Marchionni a pagina 6

Intervista al leader di Italia Viva

Renzi: gli indagati? No alle dimissioni, il Pd non ceda al giustizialismo M5S

Marmo a pagina 9

Inchiesta milanese sull'urbanistica, sentiti gli indagati
L'ex assessore Tancredi: «Fatto il bene del Comune»
Catella: «Nessuna speculazione edilizia»

«ACCUSE RESPINTE»

Manfredi Catella, 57 anni, esce da Palazzo di giustizia

Giorgi e Bandera alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

MILANO La divulgatrice Gabriella Greison



La scollatura e l'odio social «Ma decido io come apparire»

Curci a pagina 18

SECUGNAGO «Basta chiacchiere da bar»

Il sindaco prova a farlo tu Via al concorso anti hater

Borra a pagina 15

PAVIA Lunedì lo schianto in scooter

Sbalzata contro un'auto Muore a quattordici anni

Servizio nelle **Cronache**

BRESCIA La doppia tragedia sulla Corda Molle

In un video l'ultraleggero in picchiata sull'autostrada



Servizi a pagina 17 e nelle **Cronache**

Ancora tensione per il concerto annullato al Maestro filo-Putin

Caso Gergiev, Mosca attacca l'Italia: «Non diamo perle ai porci» Avanti a singhiozzo i colloqui con Kiev

Ottaviani a pagina 11

Garlasco, incidente probatorio
Incarico al nuovo perito

Dna e impronte guerra dei legali sull'ipotesi Ignoto 3 «Contaminazioni? Allora Stasi va liberato ora»

Zanette a pagina 13



Dopo la bufera doping

Sinner richiama il preparatore cacciato

Turrini a pagina 14

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

BUSTINE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

FLACONCINI

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

A. MENABENI



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIOCHIÈ - N° 202 ITALIA

SPEDIENTE IN ABBONAMENTO POSTALE 455 - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 24 Luglio 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

AGENZIA E PRODIGIA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" ELBO LEO

Ospite d'onore a Giffoni, sarà a Venezia con «La grazia» SORRENTINO: BASTA NOSTALGIA ORA MI INTERESSA IL DOMANI

Alessandra Farro a pag. 14



L'intervista Clementino: libri, meditazione e viaggi, così ho ritrovato me stesso

Federico Vacalebre a pag. 15



HUB MEDITERRANEO, L'ITALIA GIOCA LA CARTA ZEE

Pesca, ambiente, energia:
nasce la zona economica
esclusiva. Verso nuovi accordi
con i Paesi confinanti

Si chiama Zee, Zona Economica
Esclusiva, e richiama da vicino la Zes.
Nando Santonastaso a pag. 2



Cambio di paradigma

«Grande Shanghai»
Grimaldi vara
super-traghetto green

È stato battezzato il nuovo tra-
ghetto del Gruppo Grimaldi.
Antonino Pane a pag. 2

Progetti di rilievo europeo
Sprint dei cantieri del Sud

Bandi Pnrr, nel Mezzo-
giorno in esecuzione il
45% delle opere con 16
interventi per 20 milio-
ni di euro. Vertice Fo-
ti-Sbarra: «Avanti con
gli investimenti».
Santonastaso a pag. 3

L'editoriale REDDITI DA LAVORO E CAPITALE LA FORBICE SI RESTRINGE

di Fabrizio Galimberti

Basta guardare a scioperi e referendum per capire come la disuguaglianza rimanga una croce e una spina nel tessuto sociale della nazione - e, ovviamente, non solo da noi. Ma, in un'elaudiana ottica di conoscere per deliberare, come è andata evolvendo la disuguaglianza in Italia? Anticipando la conclusione, ci sono indicazioni positive in merito: la forbice fra i redditi di lavoro e le remunerazioni del capitale si è andata restringendo negli ultimi anni. La fetta dei redditi di lavoro è andata aumentando, grazie all'innescato aumento dell'occupazione. Ci sono almeno due fattezze della disuguaglianza. C'è la disuguaglianza personale: quella dei redditi - e c'è la disuguaglianza fattoriale: fra lavoro e capitale. I due fattori della produzione. I due volti sono abbastanza correlati, se non altro perché, quando il ciclo volge al peggio, i redditi di capitale sanno difendersi meglio dei redditi di lavoro. Ora, è possibile guardare alla disuguaglianza fra lavoro e capitale utilizzando dati più tempestivi rispetto a quelli che si possono raccogliere per valutare la disuguaglianza fra i redditi.

La contabilità nazionale permette - i dati arrivano al primo trimestre di quest'anno - di valutare come la torta del prodotto (il valore aggiunto) è andata distribuendo le sue fette fra lavoro e capitale. In Italia è più difficile che altrove fare questa distinzione, per una fattezza unica della nostra economia: i redditi misti. Negli altri Paesi i lavoratori indipendenti (i famosi autonomi) sono circa il 10-12% del totale. Da noi sono, secondo gli ultimi dati, il 23% circa (la percentuale è scesa, ma non di molto, rispetto al 28% di vent'anni fa). Come apporzonare i redditi misti fra lavoro e capitale? Continua a pag. 39

Dazi Usa-Ue, verso l'intesa al 15%

►Svolta nei negoziati, manca l'ok finale di Trump. Bene le Borse. Bruxelles: se salta tutto, controdazi da 93 miliardi dal 7 agosto. Meloni cauta: si tratta per salvare alcol e farmaci

Mercato azzurro, il serbo si alternerà con Meret. E c'è lo juventino



Milinkovic, è fatta Miretti più vicino

Pasquale Tallarino e l'invitato a Dittaro Pino Taormina alle pagg. 16, 17 e 18

Francesco De Luca

Ci mancano quel calcio e quel personaggio. Ci manca Bruno Pesaola detto

L'anniversario
Mitico Pesaola
cuore azzurro

Il Petisso, il piccoletto, nato cent'anni fa, il 29 luglio 1925, in Argentina, ad Avelanedda.

A pag. 19

Francesco Bechis, Francesco Pacifico, Angelo Paura e Gabriele Rosana alle pagg. 2 e 3

PERCHÉ LE TARIFFE SERVONO AI MERCATI

di Paolo Balduzzi

Nei corsi di Economia del primo anno si spiega agli studenti che il mercato può "fallire", un

termine drammatico, come piace agli economisti, per spiegare come il meccanismo dei prezzi non funzioni come previsto dai manuali. Continua pag. 39

L'inchiesta sull'urbanistica

Milano, gli indagati si difendono davanti al gip. La Procura: «Condotta dolosa»

L'ex assessore all'urbanistica Tancredi ha risposto alle domande dei magistrati. Guasco e Pozzi a pag. 7

Marche, il candidato dem

Pesaro, i riflettori degli inquirenti sui doni all'assistente di Ricci

Ancora non scioglie il nodo, Matteo Ricci. Ma fa capire che potrebbe restare in campo. Bulleri e Marinangeli a pag. 8

La morte del dj napoletano a Ibiza Giallo sull'autopsia: «Non è stato picchiato» Il padre: troppa fretta, ora altri esami

Petronilla Carillo alle pagg. 10 e 11

Il focolaio tra le province di Caserta e Latina WEST NILE, OTTO CASI IN CAMPANIA DE LUCA: SITUAZIONE SOTTO CONTROLLO

Ettore Mautone in Cronaca





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 147 - N° 202
ITALIA
Sped. in A.P. 01.03.2003 con L.462004 art.1 c.c. DD BB

NAZIONALE

Giovedì 24 Luglio 2025 • S. Cristina

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Oggi Molto Donna
Valentina Lodovini
«Con il mio film parlo alle famiglie»
Un inserto di 24 pagine



Caruso, la star delle azzurre
«Il calcio femminile ora è nella storia Investite su di noi»
Mustica nello Sport



Torna la serie Netflix
Un «Mercoledì» al Pincio per il bis di Tim Burton
Marzi a pag. 20



Dazi Usa-Ue, verso l'ok al 15%

►La svolta nei negoziati, dopo che Bruxelles aveva minacciato ritorsioni dal 7 agosto. Manca il sì di Trump. Bene le Borse. Meloni cauta: si tratta per salvare alcol e farmaci

BRUXELLES Tra Europa e Stati Uniti si accorciano le distanze: accordo vicino sui dazi al 15%. Ma serve il via libera di Trump. **Bechis, Pacifico, Paura e Rosana** alle pag. 2 e 3

Equilibri diversi
PERCHÉ LE TARIFFE SERVONO AI MERCATI

Paolo Balduzzi

Nei corsi di Economia del primo anno si spiega agli studenti che il mercato può "fallire", un termine drammatico, come piace agli economisti, per spiegare come il meccanismo dei prezzi non funzioni come previsto dai manuali. Tali fallimenti comportano, solitamente, una produzione eccessiva o insufficiente di beni oppure l'impossibilità di scambiare merci pur in presenza di domanda e di offerta. È per questo, continuano i docenti, che lo Stato interviene con gli strumenti che ha a disposizione, introducendo cioè regolamentazioni, producendo direttamente o, nella maggior parte dei casi, modificando i prezzi attraverso le imposte.

Perché tutto questo è interessante? Perché se interpretiamo il commercio mondiale dovuto alla globalizzazione come un mercato e le tariffe commerciali come un intervento pubblico sui prezzi, vale la pena, prima di assumere una posizione estrema sui dazi, di chiedersi se, in fin dei conti, questo mercato globale funzioni bene come è al momento oppure se necessiti di qualche aggiustamento.

Continua a pag. 23

La Procura rilancia: «Condotte dolose»

Milano, i sei indagati davanti ai pm. Il patto tra Marinoni e i costruttori

MILANO Hanno risposto alle domande dei magistrati, tutti tranne Giuseppe Marinoni. Sostengono la correttezza del loro operato e respingendo il teorema del «sistema deviato» dipinto



dalla Procura nella maxi inchiesta milanese sui grattacieli che hanno cambiato il volto della città. Ma i pm rilanciano: «Condotte dolose». **Guasco e Pozzi** a pag. 5

Affidopoli, l'ex sindaco prova a resistere

Pesaro, doni all'assistente di Ricci dalle onlus a cui dava gli incarichi

ROMA Ancora non scoglie il nodo, Matteo Ricci. Ma fa capire che, dipendesse solo da lui, resterebbe in campo. L'ex sindaco di Pesaro, candidato del centrosinistra per la corsa alle



regionali marchigiane, è indagato ma prova a resistere. L'accusa dei pm: regali al suo assistente dalle associazioni per 106mila euro. **Bulleri, Di Corrado e Marinangeli** a pag. 4

L'Italia Centrale AREE INTERNE DA RIPOPOLARE L'OSTACOLO DEI PIANI GREEN

Guido Castelli *

Lo spopolamento delle aree interne non è un evento irreversibile, dipende dalle azioni di governo, dai progetti, dalle soluzioni amministrative che si sapranno mettere in campo. Lo spopolamento diventa irreversibile quando si vuole - fino a farne un piano di intervento - la Natura senza l'Uomo, come è accaduto (e accade) in tanti documenti della Commissione europea, fino al recente (poco meno di un anno fa) Nature Restoration Law, dove (...)

Continua a pag. 23

Le voci dall'inferno dell'ospedale. Accusa a Israele: carestia di massa



Gaza, medici stremati: anche noi senza cibo

Medici operano in condizioni estreme nei reparti di Khan Younis, nella Striscia di Gaza **Vita** a pag. 9

La pensione prima non conviene più richieste in calo: -11%

►Il monitoraggio Inps: la stretta su Quota 103 e sugli altri scivoli ha fatto crollare le richieste

Andrea Bassi

Lo scorso anno il governo ha provato a restringere le strade per il pensionamento anticipato, e i risultati si vedono nei monitoraggi dell'Inps. Nei primi sei mesi di quest'anno, sono stati liquidati oltre 20 mila assegni in meno, con un calo del 17,3% rispetto allo stesso periodo del 2024. Ma proiettata su tutto l'anno, invece, la riduzione sarebbe dell'11%. La stretta su Quota 103 e le penalizzazioni sugli altri scivoli scoraggiano le domande.

A pag. 7

Pesa il dollaro debole Tassi, la Bce frena Prima pausa dopo otto tagli

ROMA La Bce, dopo un ciclo di otto tagli iniziato un anno fa, è pronta a confermare il costo del denaro al 2%. Mercati in attesa del discorso di oggi di Lagarde per anticipare le mosse di settembre e gli impatti sul cambio.

A pag. 13

Cime pericolose



«Mamma, mi sono perso». A 15 anni muore in montagna

ABSTÀ «Mi sono perso, non so più dove mi trovo». Una videochiamata ai genitori, poi Liam, 15enne francese, è precipitato dalle pendici della Becca ed è morto.

Ardito e Ferrero a pag. 12

Pexewex Grazie per averci scelto!

GDO
IL MIGLIORE REPARTO Macelleria

CX 1° premio 2025
Research & Award

Il Segno di LUCA

SCORPIONE UN NUOVO INIZIO

La Luna Nuova di questa sera ha luogo nel settore legato al lavoro e annuncia l'inizio di un nuovo ciclo di circa un anno, del quale inizierai a scoprire e poi apprezzare le caratteristiche giorno dopo giorno. Definisci meglio che puoi i tuoi obiettivi, per le qualità di oggi costituisce quasi una scommessa e la posta in gioco è il senso che intendi dare alla tua vita. Più sarai preciso nelle richieste, più lo sarà il risultato.

MANTRA DEL GIORNO
Quanto meno controllo, più capisco.

© PRODUZIONE ROBERTA
L'oroscopo a pag. 23

* Tanden con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; in Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; "Passeggiate ed escursioni nel Lazio" • € 9,90 (Lazio)



il Resto del Carlino

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

GIOVEDÌ 24 luglio 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



REGIONALI MARCHE Dopo l'avviso di garanzia: appoggio dem, rebus M5s

Tutte le accuse a Ricci «Vado avanti, senza paura»

Baroncini, Marchionni e Vitali Rosati alle pagine 6 e 7



Dazi al 15% tra Europa e Usa Ma non c'è la firma di Trump

Con la tariffa in arrivo Confindustria stima una stangata da 23 miliardi per l'Italia
L'economista Simoni (Luiss): «Accordo trappola». Nuove criptovalute, la mossa del tycoon
Marin e Troise alle p. 2 e 3
Bolognini e Giacomini alle p. 20 e 21

L'intervista

Renzi dice basta «Il Pd non ceda al giustizialismo dei Cinque Stelle»



Marmo a pagina 9

Aitolà di Bruxelles al Governo

No agli indennizzi,
balneari in rivolta
dopo la lettera Ue

Oliva a pagina 22

Inchiesta milanese sull'urbanistica, sentiti gli indagati
L'ex assessore Tancredi: «Fatto il bene del Comune»
Catella: «Nessuna speculazione edilizia»

Manfredi Catella, 57 anni, esce da Palazzo di giustizia

«ACCUSE RESPINTE»

Giorgi e Bandera alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

MODENA Il tunisino: «Sono innocente»



L'omicidio di Alice Neri, trent'anni a Gaaloul

Reggiani a pagina 14

BOLOGNA Sfilata a Predappio, la sentenza bis

'Auschwitzland' non è reato
Ticchi assolta per la maglietta

Tempera in Cronaca

BOLOGNA Fallisce il raggiro a un anziano

Versamento 'sospetto'
Tabaccaio sventa la truffa

Servizio in Cronaca

IMOLA Nei guai un 62enne

Ruba in azienda e finge di avere subito un furto: doppia denuncia



Masetti in Cronaca

Ancora tensione per il concerto annullato al Maestro filo-Putin

Caso Gergiev, Mosca attacca l'Italia: «Non diamo perle ai porci»
Avanti a singhiozzo i colloqui con Kiev

Ottaviani a pagina 11

Milano, trovato carbonizzato il corpo di un sessantenne

Ucciso in casa a coltellate
Poi il rogo dell'appartamento per nascondere le prove del crimine

Palma a pagina 12



Dopo la bufera doping

Sinner richiama il preparatore cacciato

Turrini a pagina 15

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

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

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

A. MENARINI



IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 24 LUGLIO 2025

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,90 € con TuttoSport (Liguria) 1,50 € con TuttoSport ed AT, AL, CR, L, 50 € (n. verde d'Italia) - Anno XXXIX - NUMERO 174 - COMMA 20/B - SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - BLUEMEDIA S.R.L. - Per le pubblicità su IL SECOLO XIX: www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

INNOVADRI

NON CI SONO PIÙ I BEI DELINQUENTI DI UNA VOLTA

MICHELE BRAMBILLA

Massimo Fini, grande giornalista e scrittore e ora anche collaboratore del Secolo XIX, sostiene da anni che bisognerebbe dare la grazia a Renato Vallanzasca. Per un motivo molto semplice, egli dice: Vallanzasca cercava di fare i soldi con le armi in pugno, affrontando polizia e carabinieri vis-à-vis, in campo aperto, rischiando la pelle: molto meglio lui, dunque, dei colletti bianchi che si sono arricchiti con la corruzione o con il traffico d'armi.

Massimo è un provocatore e quindi la grazia a Vallanzasca è una provocazione. Però qualche ragione gliel'ho riconosciuta nei giorni scorsi, quando sono andato a fare denuncia contro un sito di imbrogliatori che raccoglie prenotazioni per viaggi in aereo, emettendo poi i biglietti solo in alcuni casi. Migliaia di persone, in questo inizio di vacanze, sono state truffate in quel modo. Anche prenotando una casa.

Di lestofanti di quella risma ce ne sono parecchi. La polizia postale oscura i loro siti, ma quelli ne hanno attivi parecchi, ciascuno con un nome leggermente diverso dagli altri, e così continuano a operare. Hanno sedi in Romania o in Bulgaria o da qualche altra parte e quindi non rischiano nulla.

Ho così scoperto che ormai da un pezzo si sono azzerate le rapine. Può provarci qualche disperato con un coltello o una siringa in mano: ma la criminalità organizzata ha scelto un business a rischio zero. Forse non dovrei dirlo, ma lo dico lo stesso: da tempo agli ingressi delle banche non ci sono quasi più metal detector o altri aggeggi. Sono diventati superflui. Chi volete che si metta al giorno d'oggi a fare il rapinatore? Sono mestieri che noi italiani non vogliamo più fare.

Vien quindi da rimpiangere davvero i bei delinquenti di una volta: i quali non solo rischiavano, ma avevano pure rispetto per gli avversari, cioè per i rapinati e per gli sbirri. I delinquenti di oggi non rischiano nulla perché, quand'anche li beccassero, il reato loro contestato sarebbe quello di truffa, anzi di fuffa, perché la pena prevista è irrisoria. Quanto alle vittime, i nuovi ladri se la prendono con noi boomer, che non sappiamo ancora acquistare online in sicurezza, e in genere con gli anziani più deboli e indifesi: per questo fanno tanto schifo.

SPIRAGLI AI NEGOZIATI DI ISTANBUL Nuova legge sulla corruzione, l'Ue e la piazza contro Zelensky

SERVIZI / PAGINA 3



FONDI ANCHE PER RIEDUCARE I SEX OFFENDER Violenza domestica e di genere, in Liguria sei centri di recupero

SILVIA PEDEMONTE / PAGINA 10



IL MODELLO È L'ACCORDO APPENA SIGLATO TRA STATI UNITI E GIAPPONE

Usa ed Europa al bivio sui dazi: intesa al 15% o scontro finale

«Manca solo la firma di Trump, decide lui»
Senza accordo Bruxelles è pronta al bazooka

L'intesa è vicina, non vicinissima. E in caso di «no deal» scatterà una vera guerra commerciale tra le due sponde dell'Atlantico. L'Europa e gli Stati Uniti si avvicinano a un punto di non ritorno nella trattativa sui dazi. Sul tavolo di Donald Trump nelle prossime ore dovrebbe finire uno schema di accordo che prevede una tariffa unica del 15% come base, con diverse esenzioni reciproche da mettere a punto. È un passo avanti delineato sulla scia dell'accordo tra Usa e Giappone, che la Commissione ha illustrato ai rappresentanti permanenti del 27 ricevendo un sostanziale consenso di principio. Ma tutto può cambiare da un momento all'altro. Soprattutto, come spiegano fonti diplomatiche, «la decisione finale spetta a Trump».

SERVIZI / PAGINA 2

ROLLI



IL RITORNO DELLA CASTA

Yasmin Inangiray / PAGINA 7

«Stipendi maggiori» Bagarre alla Camera

IDILEMMI DEL PONENTE, CHE FU LA MANCHESTER D'ITALIA E OGGI HA CAMBIATO PELLE

Genova e il forno nell'ex Ilva La suggestione del passato



La storica pressa dell'Ansaldo di Campi (Fornetti) M. MENDUNIEDE, ROSSI / PAGINE 8 E 16

GENOVA, AZIENDA DEI TRASPORTI IN CRISI. I SINDACATI: SBAGLIATO LASCIARE ORA

Amt, si dimettono i vertici Dalla Regione 30 milioni

Terremoto in Amt. La presidente Ilaria Gavuglio e il cda hanno rimesso il mandato nel corso dall'assemblea dei soci convocata per discutere le linee guida del piano anti-crisi.

L'azienda ha bisogno di liquidità. In questo senso arriva la proposta della Regione, con il presidente Buccì pronto a fornire 30 milioni.

COLUCCIA PALMESINO / PAGINE 14 E 15



PORTI SENZA PRESIDENTE, TRA GRANE E NEW ENTRY ROMA CERCA LE NOMINE

ALBERTO QUARATI / PAGINA 11

ICOSTI DELLA FORMAZIONE

Alessandra Rossi / PAGINA 19

Università di Genova, aumentano le tasse «Colpa dei rincari»

Adeguamento del 10% delle tasse universitarie per i redditi Isee compresi tra i 65 mila e i 100 mila euro: «Manovra dettata dagli aumenti», spiega il Senato accademico. Protestano subito gli studenti.



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

BUONGIORNO

Non so se Ozzy Osbourne passerà alla storia del rock, e se ci passerà per la musica o le performance, tipo sniffare le formiche o decapitare a morsi un pipistrello. Che poi già sembrava trasgressione di maniera, un po' fine a se stessa, anche se non era la trasgressione mainstream dei cantanti di oggi, che in tenuta fluida pensano di irridere i bigotti, cinquant'anni dopo David Bowie e Renato Zero (e centocinquanta dopo Rimbaud e Verlaine). In effetti ormai il rock non scandalizza più nessuno: il ruolo sociale, di emancipazione dei figli dai genitori, è ampiamente esaurito. Qualche anno fa, Jacopo Tomatis (musicologo dell'Università di Torino) ricordò la storia di Leonardo D'Angelo, sedicenne cosentino, così come fu raccontata dai giornali: nel 1963, un giovane sarto prese parte alla festa

La terribile minaccia

MATTIA FELTRI

organizzata dalla sorella, in cui i ragazzi ballavano il twist e il cha cha cha e il rock and roll; mai ebbri di ritmo, ballarono e ballarono finché Leonardo non si portò la mano al petto e stramazza, fulminato dalla diabolica danza. Non è la prima occasione in cui le cronache riportano casi del genere, concludeva il redattore. «Ogni volta che ha luogo una seduta di rock and roll, la polizia è costretta ad intervenire». «Un ballo pericoloso». «Sembra di stare in una gabbia di scimmie». «La nuova follia delle adolescenti americane» (sempre dai giornali di allora). Come è abbastanza noto, i ragazzi di ieri e dell'altro ieri si salvarono dalla terribile minaccia del rock. E adesso che sono diventati nonni e genitori, cercano di salvare i ragazzi di oggi dalla terribile minaccia dei social e degli smartphone.

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Fisco societario
Perdite, uno scudo antiabuso per i nuovi ingressi nel consolidato



Emanuele Reich e Franco Vernassa
— a pag. 30

Oggi con Il Sole
«Recidiva zero»: i risultati del progetto Cnel-Giustizia



— Oggi con Il Sole 24 Ore. Per i lettori della Sardegna il supplemento sarà distribuito con l'edizione di domani



FTSE MIB 40697,49 +1,33% | SPREAD BUND 10Y 84,50 -3,00 | SOLE24ESG MORN. 1462,14 +0,75% | SOLE40 MORN. 1520,12 +1,48% **Indici & Numeri → p. 33-37**

LA CARNEFICINA: IERI 113 PALESTINESI UCCISI NEI RAID

Gaza: oltre 100 morti per fame. Mobilitazione di Oms e 109 Ong

Alberto Magnani — a pag. 6



Carestia. Un bambino palestinese denutrito a Gaza

L'ANALISI

ISRAELE, PAESE SEMPRE PIÙ ISOLATO DAL RESTO DEL MONDO

di **Ugo Tramballi** — a pag. 6

PANORAMA

IL VERTICE BILATERALE

Italia-Algeria, asse rafforzato. Firmati a Roma 40 accordi

Energia, difesa, agricoltura, Itc, farmaceutica. Sono 40, tra 13 accordi intergovernativi e 27 commerciali, le intese siglate a Roma tra Italia e Algeria al quinto vertice intergovernativo con Giorgia Meloni, il presidente algerino Abdelmadjid Tebboune e oltre 400 imprese. — a pagina 9

CRITICHE A ZELENSKY

Ucraina, indebolite le agenzie anti corruzione

Ursula von der Leyen ha chiesto spiegazioni al presidente ucraino Volodymyr Zelensky sulle nuove misure che depotenziano le agenzie anti corruzione. — a pagina 15

LE CONTROMISURE

MERCATO UE PIÙ FORTE CONTRO I DAZI

di **Claudio De Vincenti e Marcello Messori** — a pag. 16

DECRETO ENERGIA

Iter accelerato per favorire lo sviluppo dei data center

Un iter super celere per consentire il decollo dei progetti di data center. Lo prevede il decreto energia al quale sta lavorando il ministro Pichetto Fratin. — a pagina 4

L'INCHIESTA DI MILANO

Urbanistica, la difesa di Tancredi davanti al gip

Giancarlo Tancredi, ex assessore di Milano all'Urbanistica, tra i principali indagati nell'inchiesta sull'Urbanistica, ha dichiarato al Gip: «Agito nell'interesse pubblico». — a pag. 18

Nòva 24

Dipendenze
Detox digitale con le community
Giampaolo Colletti — a pag. 23

Lombardia

Domani distribuito nella regione

Sud

Domani in Campania, Puglia, Calabria, Basilicata, Sicilia e Sardegna

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

Carbone: ecco il programma per il fisco

Lotta contro le frodi e controlli sprint

L'intervista

VINCENZO CARBONE (ENTRATE)



Il direttore dell'Agenzia: più collaborazione, spazio a cooperative e concordato

Sotto tiro frodi carosello, partite Iva apri e chiudi e illeciti sui bonus edilizi

Accessi brevi per cogliere le anomalie prima di arrivare a un accertamento e aumentare la compliance. Collaborazione preventiva fra Fisco e contribuente per concentrarsi sulla lotta alle frodi. Con strumenti come la cooperativa compliance e il concordato preventivo che consentono di evitare il conflitto con il contribuente per mettere sotto tiro frodi carosello, partite Iva «apri e chiudi» e illeciti sulle agevolazioni edilizie.

La prima intervista del direttore dell'agenzia delle Entrate, Vincenzo Carbone, consente di individuare il programma per il Fisco del futuro. Con l'obiettivo di fare dell'Agenzia un vero e proprio hub di servizi per contribuenti e imprese. **Del Bo, Mobili e Parente** — a pag. 2-3



JEAN-DIEGO PIRELLA/VEP/AGF

INIZIATIVE STRATEGICHE

ColtivaItalia: piano da 1 miliardo per l'agricoltura

di **Micaela Cappellini** — a pag. 7

Risorse spalmate su tre anni. Oggi la presentazione del ddl collegato alla legge di bilancio 2026

Europa e Usa vicini all'accordo: dazi al 15% sulle merci Ue

Commercio

L'Unione Europea e gli Stati Uniti sono vicini a un accordo che fisserebbe al 15% i dazi sulle importazioni Usa dalla Ue, sul modello dell'intesa che Donald Trump ha raggiunto con il Giappone. Verrebbe così scongiurata la minaccia del presidente americano di portarli al 30% entro il primo agosto. **Michele Pignatelli** — a pag. 5

L'intesa modellata su quella appena conclusa dalla Casa Bianca con il Giappone

UniCredit, profitti record a 6,1 miliardi

Dati sopra le attese

Previsto un utile nel 2025 pari a 10,5 miliardi. Il titolo sale ancora in Borsa

UniCredit mette a segno un primo semestre record con un utile di 6,1 miliardi di euro. Il risultato del secondo trimestre è di 5,3 miliardi, sopra le attese. La banca ha rivisto al rialzo le stime per l'intero 2025 e ora prevede un utile netto annuale di 10,5 miliardi. Orcei: «In Italia stiamo generando in un trimestre lo stesso utile netto che Banco BPM genera in un anno». **Luca Davi** — a pag. 22

M&A

Edf accelera sul dossier Edison, Ipo o cessione

di **Carlo Festa** — a pag. 25

GIURISPRUDENZA

Climate change, sentenze storiche di Cassazione e Corte dell'Aja

La questione climatica irrompe nelle aule di giustizia con due decisioni storiche. Le Sezioni unite civili della Cassazione hanno riconosciuto la giurisdizione dei tribunali ordinari in tema di danno da cambiamento climatico mentre la Corte internazionale di giustizia ha affermato che il mancato rispetto degli obblighi sul clima apre la strada a contenziosi tra Stati. **Alessandro Gallimberti** — a p. 34

L'ORO NON MENTE. E IL BENE RIFUGIO PER ECCELLENZA

QUANDO TUTTO CAMBIA L'ORO RESTA.

oro dei 24

IL TUO PARTNER DI FIDUCIA PER INVESTIMENTI SOLIDI E TRASPARENTI

www.oro dei 24.com

800 173057



L'ANNIVERSARIO DELLA CADUTA DEL DUCE Mussolini, il Gran Consiglio e quel '43 non ancora finito

Panella a pagina 21



INTERVISTA A GIORDANO BRUNO GUERRI «Il primo antifascismo fu quello dei gerarchi»

De Leo a pagina 21



IL CONCERTO DI GERGIEV ANNULLATO Zakharova dura sull'Italia «Non diamo perle ai porci»

Di Capua a pagina 9

VENDI CASA? telefona 06.684028 immobiliare

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VENDI CASA? telefona 06.684028 immobiliare

Santa Cristina, vergine e martire

Giovedì 24 luglio 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 202 - € 1,20*

ISSN 0391-6990 www.iltempo.it



All'armi son fascisti No, rettiliani

DI TOMMASO CERNO

Se la sinistra non vince le elezioni da vent'anni, dal lontano 2006 di Romano Prodi, forse il motivo sta tutto nell'ultima folle teoria sugli italiani che vota...

DI BRUNO VILLOIS

I dazi di Trump non sono il male assoluto

a pagina 10

Bellynguer Nel PD torna la questione morale

Campigli Rosati e Sirignano alle pagine 2 e 3



Milano, Marche, Torino e Bari: bufera sugli amministratori Pd Schlein costretta a sostenere tutti ma Conte si smarca...

Il Tempo di Oshø Sinner riassume il preparatore licenziato per il caso Clostebol



"Me fa male 'n po' er gomito... Che ce posso mette?"

"Viè qua che te ce do 'n baccetto e te passa subito!"

Schito a pagina 27

GIÙ LE MANI DAL GIUDICE ANTIMAFIA



Falcone voleva la separazione Tutte le balle della sinistra

Sorrentino a pagina 5

DI ROBERTO ARDITI

Ely, il pericolo ce l'hai in casa E Giuseppe

a pagina 2

DI GIANLUIGI PARAGONE

Se fra gli alleati ora volano gli stracci

a pagina 4

IL CASO

Emiliano si nomina al teatro Petruzzelli E l'Anticorruzione apre un'istruttoria



Mineo a pagina 4

LO SCANDALO

Quei 22 milioni al palazzo occupato Bufera su Gualtieri «Schiaffo ai romani»



Novelli a pagina 15

IL VERTICE A VILLA PAMPHILI

Italia-Algeria Arriva l'intesa Meloni: «Saremo hub energetico»

Premier soddisfatta per i 40 accordi siglati nel bilaterale col presidente dell'Algeria Tebboune.



Manni a pagina 6

IL VOTO ALL'UNANIMITÀ

Reato di femminicidio, sì del Senato Per una volta l'Aula è compatta La premier: combattiamo la piaga

Impallomeni a pagina 7

DROGA CAPITALE

Viaggio da San Basilio a Trastevere fino ai Parioli. Coca, eroina e crack al prezzo di una colazione

Da 5 a 80 euro, il prezzo della dose cambia in base al quartiere di Roma

Oroscopo Le stelle di Branko

a pagina 30

Cocaina, eroina e crack vengono vendute anche al prezzo di una colazione. Da 5 a 80 euro per una dose ma il prezzo cambia in base al quartiere.

Manganaro e Vutterini alle pagine 16 e 17

DAL 28 LUGLIO AL 3 AGOSTO

Giubileo dei giovani Oltre mezzo milione in arrivo a Roma «Nulla lasciato al caso»

Bernardini a pagina 18

Originaltour Tour Operator Benvenuti nel nostro Mondo www.originaltour.it +39 06 88643905 info@originaltour.it

IN ITALIA FATTE SANDE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GERENZIA





ADVEST

**TAX
LEGAL
CORPORATE**

**Il 75% delle case di Milano è in mano ai privati
Che si sono arricchiti con il boom immobiliare**
Giovanni Cominelli a pag. 4

ADVEST

**TAX
LEGAL
CORPORATE**

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

TERZO SETTORE

Modifiche sul test per verificare la commercialità o meno di un ente. E la possibilità per lo stesso di accedere alle agevolazioni fiscali
Boschi a pag. 29

Precompilato da correggere

I forfettari che hanno dilazionato da gennaio a maggio 2025 il secondo acconto 2024 trovano indicati nel modello soltanto gli acconti versati fino a marzo '25. E non solo...

PARTITE TRUCCATE

Si potranno utilizzare sistemi di intelligenza artificiale per rilevare flussi anomali nelle scommesse sportive
Damiani a pag. 22

Precompilato con trappole per i forfettari: chi ha dilazionato da gennaio a maggio 2025 il secondo acconto delle imposte 2024 trova indicati nel modello tra gli acconti versati solo quelli corrisposti fino marzo 2025. Senza un controllo e l'integrazione manuale delle due rate di pagamenti eseguiti ad aprile e maggio 2025 il calcolo delle imposte dovute attraverso il modello prefabbricato dall'Agenzia delle entrate risulta non corretto.

Mandolesi a pag. 21

MEDIA

Sky Tg24, Fabio Vitale è il nuovo direttore
a pag. 15

Germania e UK firmano un patto militare di mutua difesa. Per la prima volta nella storia



Non era mai successo nella Storia: la Germania e l'Inghilterra hanno deciso di stipulare un patto di mutua difesa e assistenza con un obiettivo finale, ossia il riarmo. In un'Europa nella quale la Russia di Vladimir Putin proietta la sua ombra minacciosa e Trump si esprime in modo ambiguo, il primo ministro britannico Keir Starmer ha ricevuto nei giorni scorsi a Downing Street il collega cancelliere tedesco Friedrich Merz. Scopo dell'incontro: la firma di un trattato che obblighi ambo i paesi, riferisce il quotidiano spagnolo El País, ad aiutarsi reciprocamente, incluso con mezzi militari, in caso di attacco contro uno di loro.

D'Anna a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

La politica sembra essersi trasformata in una guerra tra bande, dove gli amici sono difesi, sempre, e i nemici vanno attaccati, sempre. La giustizia, la coerenza, il rispetto: chiacchiere. Oggi, la sinistra, sul caso Sala, invoca la presunzione di innocenza e il garantismo. Ma un anno fa, quando esplose il caso Toti in Liguria, scese in piazza per chiederne le dimissioni, invocando legalità, rispetto delle istituzioni, necessità di fare un passo indietro se si è sotto indagine. Idem i responsabili del M5s che, dopo essere stati gli alfieri del giustizialismo, avevano fatto un'invasione di marcia per difendere a spada tratta sia Virginia Raggi, sia Chiara Appendino, coinvolte in vicende giudiziarie. Ma oggi cambiano nuovamente registro e chiedono le dimissioni di Sala invocando il rigore che, quando erano loro sotto pressione, avevano elegantemente dimenticato.

EXPLORE YOUR PUNTOCOM

Explore your emotions

OFFICIAL BUSINESS PARTNER

FONDAZIONE CORTINA

SPONSORSHIP PARTNERSHIP E REALIZZAZIONE DI EVENTI ESCLUSIVI.

PUNTOCOM
PADOVA MILANO ROMA

QUELLA TRA PUNTOCOM E FONDAZIONE CORTINA È MOLTO PIÙ DI UNA PARTNERSHIP: SIAMO QUI PER TRASFORMARE OGNI EVENTO IN UN'ESPERIENZA MEMORABILE, PER UN CAMMINO CONDIVISO IN CUI OGNI OCCASIONE DIVENTA UN'OPPORTUNITÀ DI CRESCITA PER IL TUO BRAND. DIVENTA PROTAGONISTA INSIEME A NOI, LASCIA LA TUA IMPRONTA.
www.picom.info



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 24 luglio 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

PISTOIA Nelle campagne di Agliana

**Anziano scomparso
assassinato e sepolto
Svolta: fermato il figlio**

Vacca a pagina 16



UMBRIA Video testamento

**Laura Santi
ai politici:
«Siate umani»**

Fiorucci a pagina 18

ristora
INSTANT DRINKS

Dazi al 15% tra Europa e Usa Ma non c'è la firma di Trump

Con la tariffa in arrivo Confindustria stima una stangata da 23 miliardi per l'Italia
L'economista Simoni (Luiss): «Accordo trappola». Nuove criptovalute, la mossa del tycoon

Marin e Troise alle p. 2 e 3
Bolognini e Giacomini alle p. 20 e 21

Marche, il candidato governatore
sarà ascoltato dai pm mercoledì

**Affidopoli,
Ricci: «La destra
non riuscirà
a intimidirmi»**



Marchionni a pagina 6

Intervista al leader di Italia Viva

**Renzi: gli indagati?
No alle dimissioni,
il Pd non ceda
al giustizialismo M5S**

Marmo a pagina 9

**Inchiesta milanese
sull'urbanistica,
sentiti gli indagati
L'ex assessore
Tancredi: «Fatto
il bene del Comune»
Catella: «Nessuna
speculazione edilizia»**

**«ACCUSE
RESPINTE»**

Manfredi
Catella, 57 anni,
esce da Palazzo
di giustizia

Giorgi e Bandera alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

PISA Omicidio-suicidio: parla la mamma



**«Mia figlia
Samantha
tormentata
dal killer»**

Casini a pagina 15

MONTELUPO FIORENTINO L'iniziativa

**La Pesa in secca 'ospiterà'
il consiglio comunale**

Servizio in Cronaca

EMPOLI Verso la Conferenza Decisoria

**Il progetto del nuovo stadio
Modifiche e cambiamenti**

Cioni in Cronaca

CERTALDO L'incendio nel Piangrande

**Rogo brucia
un bosco
e minaccia
abitazioni**



Puccioni in Cronaca

Ancora tensione per il concerto
annullato al Maestro filo-Putin

**Caso Gergiev,
Mosca attacca
l'Italia: «Non diamo
perle ai porci»
Avanti a singhiozzo
i colloqui con Kiev**

Ottaviani a pagina 11

**Milano, trovato carbonizzato
il corpo di un sessantenne**

**Ucciso in casa
a coltellate
Poi il rogo
dell'appartamento
per nascondere
le prove del crimine**

Palma a pagina 12



Dopo la bufera doping

**Sinner richiama
il preparatore cacciato**

Turrini a pagina 14

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

BUSTINE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

FLACONCINI

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

A. MENARINI

Barbour

la Repubblica

Barbour

Fondatore
EUGENIO SCALFARI



il venerdì

DOMANI IN EDICOLA

il venerdì
Nelle vigne di Spalletti
"Io, gli amici e i nemici"

R sport
Tour, il bis di Milan
sprint sotto la pioggia

di COSIMO CITO
a pagina 39



Giovedì
24 luglio 2025

Anno 50 - N° 174

Oggi con

U

In Italia €1,90

Dazi, verso l'intesa Usa-Ue

Tariffe al 15% ma manca il via libera di Trump. In caso di fallimento pronto il bazooka di Bruxelles da 93 miliardi
Chiuso l'accordo tra Casa Bianca e Giappone, brindano le Borse. Moratoria di tre mesi nel negoziato con la Cina

dal nostro corrispondente **CLAUDIO TITO** BRUXELLES

Questo è il massimo che possiamo fare». Il Commissario Ue al Commercio, Maros Sefcovic, ha sintetizzato così il possibile accordo sui dazi con gli Usa. Ieri infatti l'esponente dell'esecutivo europeo, dopo aver parlato con il collega americano Lutnick, ha raggiunto il Coreper (il Comitato che riunisce i 27 ambasciatori permanenti). Ha spiegato che i margini per un'intesa sono praticabili, che una punta di ottimismo si è manifestata, ma anche che ci sono almeno due punti da chiarire. E da questi dipende la realizzazione del patto.

alle pagine 2, 3 e 4 con i servizi di **MASTROLILLI, OCCORSIO, RICCIARDI e SANTELLI**

Urbanistica a Milano gli indagati dal gip: teorema contro la città

di **ILARIA CARRA**
e **ROSARIO DI RAIMONDO**

Marche, le carte dell'inchiesta Ricci: "Vado avanti sono una vittima"

Toni più severi verso i magistrati li usa il legale di Giuseppe Marinoni. Troppi «giudizi morali» dei pm al posto di «elementi concreti». E l'inchiesta sull'urbanistica milanese è come «un processo alla città». Lo dice l'avvocato Eugenio Bono. Nella partita giudiziaria lui difende l'ex presidente della commissione per il Paesaggio.

di **BEI, BALDESSARRO e PUCCIARELLI**
alle pagine 8 e 9

con un'intervista di **DE CICCO**



L'APPELLO

Il video di Laura ai parlamentari per il fine vita "Siate umani"



«Quello sul fine vita è un disegno di legge veramente infausto. Da esseri umani, vi chiedo di bocciarlo». È l'ultimo appello di Laura Santi, registrato prima di ricorrere al suicidio assistito, rivolto ai parlamentari italiani. «Vi chiedo di essere umani», continua la giornalista. «Vi prego, occupatevi delle sofferenze dei malati più gravi». L'esame del disegno di legge slitta intanto a settembre con il voto sugli emendamenti.

di **BOERO, CASADIO e DI PERI**
alle pagine 22 e 23

MEDIO ORIENTE

Gaza, carestia di massa le ong accusano Israele

di **GABRIELLA COLARUSSO e FABIO TONACCI** alle pagine 12 e 13

octopusenergy

RISPARMIA SULLA BOLLETTA E GODITI LE VACANZE!

Tariffe vantaggiose e un servizio clienti unico

Trustpilot octopusenergy.it

Se Gergiev diventa il perseguitato

IL CASO
di **MASSIMO ADINOLFI**

Una persecuzione senza precedenti: persecuzione non degli ucraini, da anni sotto le bombe, non degli abitanti di Kharkiv o di Mariupol o dei bambini deportati in Russia, ma di Valerij Gergiev, tra i più grandi direttori di orchestra viventi, il cui concerto alla Reggia di Caserta è stato bruscamente annullato.

alle pagine 15 servizi di **CASTELLETTI e POPOLO** a pagina 19



Gerry Scotti "Adesso la ruota gira per me"

IL PERSONAGGIO
di **SILVIA FUMAROLA**
a pagina 36

Libri al metro la moda dei volumi da arredamento

LE IDEE
di **STEFANO BARTEZZAGHI**

Fine anni '80: nelle vetrine dei negozi di mobili più chic di Milano i libri esposti, che tradizionalmente si riconoscevano per le bianche coste dei Supercoralli e dei Millenni Einaudi, furono sostituiti da quelle pastello di Adelphi. Passaggio d'epoca e incrinatura dell'egemonia culturale della sinistra.

alle pagine 34 e 35 con un servizio di **ILARIA ZAFFINO**

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,20 - Grecia € 3,50 - Croazia € 3,09 - Svizzera Italiana CHF 3,58 - Svizzera Francese Teboca CHF 4,20

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/498221 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 40/04 del 27/02/2004 - Roma

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@manzoni.it



12



IL DIBATTITO
Non è vero che le madri possono fare tutto
 SIMONETTA SCIANDIVASCI - PAGINA 23



L'ALTRAESTATE
Inseguendo l'amore tra le balere al mare
 GIANLUCA NICOLETTI - PAGINA 18



LA CULTURA
Marina Abramović: "L'arte non ferma la guerra"
 MANUELA GANDINI - PAGINA 24

1,90€ II ANNO 159 II N.202 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1 DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

GIOVEDÌ 24 LUGLIO 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

IL MEDIO ORIENTE
I bambini di Gaza ridotti alla fame. L'orrore indicibile di Netanyahu
 ANNA FOA



La foto risalta sulla copertina del quotidiano inglese Daily Express del 23 luglio: un bambino scheletrico, fra le braccia della madre, con un sacco nero della spazzatura come pannolino. La sua bocca è aperta quasi a gridare aiuto. È un bambino di Gaza e sta chiaramente morendo di fame. Che dire davanti a questa foto e alle altre che appaiono nelle pagine interne, altrettanto terribili? Anche l'indignazione sembra impotente di fronte a immagini così angosciose, il dolore che proviamo lascia il tempo che trova. Mentre ci indigniamo e ci addoloriamo, quel bambino e tanti altri come lui muoiono. - PAGINA 5

L'UCRAINA
Quella piazza a Kiev che contesta Zelensky
 ANNA ZAFESOVA

Nel pieno della guerra, gli ucraini sono tornati a manifestare nelle strade, sfidando il pericolo dei raid russi. L'incubo di un Maidan, una protesta che trasforma la piazza in movimento politico, è sempre presente a Kyiv, e a venire preso come bersaglio è stato stavolta Volodymyr Zelensky, che ha promosso la legge 12414. - PAGINA 14

VIAGGIO AL CENTRALINO DELL'ASSOCIAZIONE COSCIONI. LE STORIE DI CHI SI INFORMA SUGLI AIUTI A MORIRE

L'Italia del fine vita 2000 chiamate l'anno

L'ultimo video di Laura: politici, siate umani. E loro rinviano a settembre

IL COMMENTO
Perché è diventata questione di civiltà
 FRANCESCA SCHIANCHI

Nemmeno il racconto asciutto e implacabile della malattia di Laura Santi ha potuto nulla contro il muro di gomma della politica. - PAGINA 2

ELEONORA CAMILLI
 «Vorrei che mi aiutaste a morire in Italia. Vi prego, rispondete». Vittorio (nome di fantasia) affida le sue parole al numero bianco dell'associazione Luca Coscioni. Negli ultimi 12 mesi sono arrivate 16.035 domande sul fine vita. E due giorni dopo la sua morte, Laura Santi si rivolge al Parlamento. Dopo la diffusione del video, la decisione di rimandare il voto previsto ieri. - PAGINE 2 E 3

POLITICA E GIUSTIZIA
Le accuse a Ricci "lo parte lesa, vincerò"
 CAPURSO, DE ANGELIS - PAGINE 10 E 11
Democrazia offesa dalla riforma Nordio
 CASELLI, BAROSIO - PAGINA 23

IL RISIKO BANCARIO
Orcel e Bpm l'addio al veleno. E ora il governo studia il terzo polo
 BALESTRERI, BARBERA, LUISE, RICCIO



Il giorno dopo la rinuncia all'Ops su Banco Bpm, l'amministratore delegato di Unicredit, Andrea Orcel, è un fiume in piena. - PAGINE 12 E 13

L'ANALISI
Adesso lasciamo fare al mercato
 SALVATOREROSI

Alla fine Unicredit ha rinunciato a portare avanti la sua offerta pubblica di acquisto di tutte le azioni di Bpm, dunque all'acquisizione totalitaria di quella banca secondo le rigide modalità fissate per legge nel caso di società quotate. Lo ha deciso il Consiglio di amministrazione di Unicredit, alla fine di una lunga riunione. - PAGINA 23

IL COMMERCIO MONDIALE
Dazi, l'Ue a Trump "Accordo sul 15%"
 BRESOLIN, SIMONI

Una bozza d'accordo c'è e l'Unione europea è disposta ad accettarla pure di evitare l'incubo del "no-deal": prevede un dazio orizzontale del 15% sui prodotti europei esportati negli Usa, comprese le automobili, con qualche piccola eccezione settoriale. - PAGINA 20

TUVALU (OCEANO PACIFICO) IL PRIMO STATO CHE STA SCOMPARENDO PER IL CAMBIAMENTO CLIMATICO



Il ministro degli esteri di Tuvalu in giacca cravatta e pantaloni corti per denunciare l'innalzamento dei mari - PAGINA 19

IL RACCONTO
Jovanotti torna in sella tra ricordi, bar e catarsi



LUCA DONDONI
 Dopo essere trionfalmente tornato sul palco, ora Jovanotti è di nuovo sui pedali, partito dalla sua Cortona con una meta precisa. - PAGINA 17

www.frattini.it

Frattini
 RUBINETTI DAL 1958

Buongiorno

Non so se Ozzy Osbourne passerà alla storia del rock, e se ci passerà per la musica o le performance, tipo sniffare le formiche o decapitare a morsi un pipistrello. Che poi già sembrava trasgressione di maniera, un po' fine a sé stessa, anche se non era la trasgressione mainstream dei cantanti di oggi, che in tenuta fluida pensano di irridere i bigotti, cinquant'anni dopo David Bowie e Renato Zero (e centocinquanta dopo Rimbaud e Verlaine). In effetti ormai il rock non scandalizza più nessuno: il ruolo sociale, di emancipazione dei figli dai genitori, è ampiamente esaurito. Qualche anno fa, Jacopo Tomatis (musicologo dell'Università di Torino) ricordò la storia di Leonardo D'Angelo, sedicenne cosentino, così come fu raccontata dai giornali: nel 1963, un giovane sarto prese parte alla festa

La terribile minaccia **MATTIA FELTRI**

sta organizzata dalla sorella, in cui i ragazzi ballavano il twist e il cha cha cha e il rock and roll; mai ebbri di ritmo, ballarono e ballarono finché Leonardo non si portò la mano al petto e stramazza, fulminato dalla diabolica danza. Non è la prima occasione in cui le cronache riportano casi del genere, concludeva il redattore. "Ogni volta che ha luogo una seduta di rock and roll, la polizia è costretta ad intervenire". "Un ballo pericoloso". "Sembra di stare in una gabbia di scimmie". "La nuova follia delle adolescenti americane" (sempre dai giornali di allora). Come è abbastanza noto, i ragazzi di ieri e dell'altro ieri si salvarono dalla terribile minaccia del rock. E adesso che sono diventati nonni e genitori, cercano di salvare i ragazzi di oggi dalla terribile minaccia dei social e degli smartphone.

uomoambiente
 PROGRESSO SOSTENIBILE

SCEGLI LA SOSTENIBILITÀ AGISCI ORA!

COSTRUIAMO INSIEME IL FUTURO DELLA TUA AZIENDA

INQUADRA IL QR CODE E SCOPRI DI PIÙ!



Generali cresce nella sanità e sbarca in Grecia: rilevata Euroclinic
Messia a pagina 10
Gli Usa vendono all'Aeronautica l'arma top secret per la guerra elettromagnetica
Zoppo a pagina 13



il quotidiano dei mercati finanziari

Gruppo Moncler resta in tenuta nei sei mesi a 1,2 mld (+1%)
L'Asia frena la redditività, compensata da aumenti in Nord e Sud America
Bottoni in MF Fashion
Anno XXXVII n. 144
Giovedì 24 Luglio 2025
€2,00 *Classedtori*



ADVEST

ADVEST

Con MF Magazine for Fashion: 125 € (7,90 € (2,26 € (5,00)) - Con MF Magazine for Living: 85 € (7,00 € (2,00 € (5,00)) - Con The 100 Fashion Icons: 47,00 € (2,50 € (5,00)) - Con Italian Legal & Tax: 2025 € (7,50 € (2,50 € (10,50))
 Spettatore H.A.P. art. 1 c.1 L. 4894, DCR Milano - LA 2 L. 40 - CNP - 4,00 Franco € 3,00
FTSE MIB +1,33% 40.697 DOW JONES +0,92% 44.911 NASDAQ +0,22% 20.939** DAX +0,83% 24.241 SPREAD 85 (-2) €/S 1,1726**
 ** Dati aggiornati alle ore 19,30

INTERVISTA A CLASS-CNBC DOPO IL PASSO INDIETRO SU BANCO BPM

Orcel: non finisce qui

*Il ceo di Unicredit: troppa incertezza, per ora cresciamo da soli. Ma mai dire mai
Esulta Castagna: ora piena libertà strategica. Occhi su Crédit Agricole, primo socio*

IL GOVERNO VUOLE FAR ACQUISTARE AI FONDI IMMOBILIARI LE CARCERI OBSOLETE

Deugeni, Gualtieri e Di Rocco alle pagine 2-3-4. Con un commento di Somaglia a pag. 2

 <p>ACCORDO PIÙ VICINO <i>Dazi, Bruxelles sonda la strada giapponese di tariffe al 15% con Trump</i> <small>Carrello e Gerosa a pag. 8</small></p>	<p>INCHIESTA MILANO <i>Nessun sistema: i sei indagati si difendono davanti al gip</i> <small>Mapelli e Savojardo a pag. 5</small></p>	 <p>OGGI IL BOARD SUI TASSI <i>Bce e Parlamento Ue contro l'espansione delle stablecoin Usa sul mercato europeo</i> <small>Nin'ole a pagina 4</small></p>
---	--	--

ASPRIA

HARBOUR CLUB MILANO



QUESTO È IL MIO BENESSERE

FITNESS FAMIGLIA RACCHETTE SPA PISCINA

CS 23.07.25 DATI TRAFFICO PRIMO SEMESTRE 2025 | PORTO DI TRIESTE: VOLUMI STABILI (-0,21%) E RO RO IN AUMENTO (+5,28%). MONFALCONE: IN FORTE CRESCITA SUI TRAFFICI COMPLESSIVI (+37,89%)

(AGENPARL) - Wed 23 July 2025 COMUNICATO STAMPA DATI TRAFFICO PRIMO SEMESTRE 2025 **PORTO DI TRIESTE**: VOLUMI STABILI (-0,21%) E RORO IN AUMENTO (+5,28%). MONFALCONE: IN FORTE CRESCITA SUI TRAFFICI COMPLESSIVI (+37,89%)

A trainare il semestre è il comparto RoRo, che si conferma in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare ha contato 477 toccate nei primi sei mesi dell'anno, rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico nelle relazioni commerciali con il Mediterraneo orientale. Il settore container chiude il primo semestre con una lieve flessione: 383.008 TEU movimentati (-1,74%). Il traffico "hinterland" (gateway diretto) si attesta a 273.758 TEU (+5,30%), mentre il transhipment si ferma a 109.250 TEU (-15,85%). Le rinfuse solide totalizzano 54.950 tonnellate (-7,95%). Tra le sottocategorie si segnalano i cereali, che raggiungono 39.598 tonnellate (+24,24%), e i prodotti metallurgici, che toccano 1.150 tonnellate (+100%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%), confermando comunque la presenza stabile di questo segmento all'interno della programmazione stagionale dello scalo. Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze legate all'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e conclusasi a metà luglio, cui si aggiungono i lavori tuttora in corso sulla Pontebbana, con fine prevista per i primi di agosto. La situazione infrastrutturale non ha ancora consentito un recupero nelle performance dei collegamenti via ferro. Nel traffico dei veicoli commerciali si contano 54.442 mezzi transitati (+23,02%), mentre i treni movimentati nello scalo monfalconese sono stati 1.146 (+25,25%), confermando il rafforzamento della componente intermodale su Portoro-sega. Vanna Coslovich Head of External Relations Port Network Authority of the Eastern Adriatic Sea Via K. Ludwig von Bruck, 3 34144 **Trieste** - ITA **porto.trieste**.it Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



The screenshot shows the AGENPARL logo at the top. Below it, the headline is repeated: "CS 23.07.25 DATI TRAFFICO PRIMO SEMESTRE 2025 | PORTO DI TRIESTE: VOLUMI STABILI (-0,21%) E RO RO IN AUMENTO (+5,28%). MONFALCONE: IN FORTE CRESCITA SUI TRAFFICI COMPLESSIVI (+37,89%)". The date "07/23/2025 12:31" is visible. The main body of the text is a condensed version of the article, starting with "(AGENPARL) - Wed 23 July 2025 COMUNICATO STAMPA DATI TRAFFICO PRIMO SEMESTRE 2025 PORTO DI TRIESTE: VOLUMI STABILI (-0,21%) E RORO IN AUMENTO (+5,28%). MONFALCONE: IN FORTE CRESCITA SUI TRAFFICI COMPLESSIVI (+37,89%)". It details the performance of various transport modes: RoRo (+5.28%), container (-1.74%), hinterland (+5.30%), transhipment (-15.85%), solid cargo (-7.95%), cereals (+24.24%), metallurgical products (+100%), and cruise passengers (-13.90%). It also mentions the impact of the Tauri line interruption and infrastructure issues on rail traffic, and the strong growth in commercial vehicle traffic (+23.02%) and intermodal transport at Monfalcone (+25.25%). The contact information for Vanna Coslovich at the Port Network Authority is provided, along with a note about the website's use of Akismet for spam reduction.

Porto Trieste, semestre 2025 chiude stabile (-0,21%)

Traina il comparto Ro-Ro; lieve flessione per flusso container Il primo semestre del 2025 si chiude con una situazione stabile per il porto di Trieste: sono state movimentate 28,7 milioni di tonnellate di merce (-0,21%) sul 2024, sebbene "in un contesto di congiuntura mondiale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M", segnala l'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico orientale. Nello specifico, le rinfuse liquide sono a 19,7 mln tonn (-0,34%); le merci varie a 8,9 mln tonn (+0,15%). A trainare il semestre è il comparto RoRo, in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare conta 477 toccate rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), "a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico con il Mediterraneo orientale". Lieve flessione per il settore container: 383.008 TEU movimentati (-1,74%); il traffico "hinterland" (gateway diretto) a 273.758 TEU (+5,30%); il transhipment piomba a 109.250 TEU (-15,85%). Le rinfuse solide totalizzano 54.950 tonn (-7,95%) (tra sottocategorie si segnalano i cereali, 39.598 tonn. (+24,24%), raddoppiano i prodotti metallurgici, 1.150 tonn., +100%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%). Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze dell'interruzione della linea dei Tauri, riaperta in luglio dopo un anno, e dei lavori sulla Pontebbana. Passando al porto di Monfalcone, il semestre si chiude con un forte rialzo per i volumi totali: 2,3 mln tonn movimentate (+37,8%) trainate dalle rinfuse solide, 1,9 mln tonn (+45,51%). I prodotti metallurgici, componente principale, sono a 1,7 mln tonn (+42,20%); balzo di cereali a 29.975 tonn (+137,33) e materiali per edilizia (51.720 tonn; +86%). Traffico veicoli commerciali: 54.442 mezzi transitati (+23,02%); 1.146 (+25%) treni movimentati.



Traina il comparto Ro-Ro; lieve flessione per flusso container Il primo semestre del 2025 si chiude con una situazione stabile per il porto di Trieste: sono state movimentate 28,7 milioni di tonnellate di merce (-0,21%) sul 2024, sebbene "in un contesto di congiuntura mondiale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M", segnala l'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico orientale. Nello specifico, le rinfuse liquide sono a 19,7 mln tonn (-0,34%); le merci varie a 8,9 mln tonn (+0,15%). A trainare il semestre è il comparto RoRo, in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare conta 477 toccate rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), "a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico con il Mediterraneo orientale". Lieve flessione per il settore container: 383.008 TEU movimentati (-1,74%); il traffico "hinterland" (gateway diretto) a 273.758 TEU (+5,30%); il transhipment piomba a 109.250 TEU (-15,85%). Le rinfuse solide totalizzano 54.950 tonn (-7,95%) (tra sottocategorie si segnalano i cereali, 39.598 tonn. (+24,24%), raddoppiano i prodotti metallurgici, 1.150 tonn., +100%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%). Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze dell'interruzione della linea dei Tauri, riaperta in luglio dopo un anno, e dei lavori sulla Pontebbana. Passando al porto di Monfalcone, il semestre si chiude con un forte rialzo per i volumi totali: 2,3 mln tonn movimentate (+37,8%) trainate dalle rinfuse solide, 1,9 mln tonn (+45,51%). I prodotti metallurgici, componente principale, sono a 1,7 mln tonn (+42,20%); balzo di cereali a 29.975 tonn (+137,33) e materiali per edilizia (51.720 tonn; +86%). Traffico veicoli commerciali: 54.442 mezzi transitati (+23,02%); 1.146 (+25%) treni movimentati.

Il Nautilus

Trieste

PORTO DI TRIESTE: VOLUMI STABILI (-0,21%) E RORO IN AUMENTO (+5,28%). MONFALCONE: IN FORTE CRESCITA SUI TRAFFICI COMPLESSIVI (+37,89%)

Trieste - Il primo semestre del 2025 si chiude con una situazione sostanzialmente stabile per il **porto** di **Trieste**: sono state movimentate 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto al 2024, mantenendo i livelli dell'anno precedente, in un contesto segnato da una congiuntura internazionale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M. Le rinfuse liquide si attestano a 19.772.629 tonnellate (-0,34%), mentre le merci varie raggiungono 8.919.910 tonnellate (+0,15%). A trainare il semestre è il comparto RoRo, che si conferma in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare ha contato 477 toccate nei primi sei mesi dell'anno, rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico nelle relazioni commerciali con il Mediterraneo orientale. Il settore container chiude il primo semestre con una lieve flessione: 383.008 TEU movimentati (-1,74%). Il traffico "hinterland" (gateway diretto) si attesta a 273.758 TEU (+5,30%), mentre il transhipment si ferma a 109.250 TEU (-15,85%). Le rinfuse solide totalizzano 54.950 tonnellate (-7,95%). Tra le sottocategorie si segnalano i cereali, che raggiungono 39.598 tonnellate (+24,24%), e i prodotti metallurgici, che toccano 1.150 tonnellate (+100%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%), confermando comunque la presenza stabile di questo segmento all'interno della programmazione stagionale dello scalo. Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze legate all'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e conclusasi a metà luglio, cui si aggiungono i lavori tuttora in corso sulla Pontebbana, con fine prevista per i primi di agosto. La situazione infrastrutturale non ha ancora consentito un recupero nelle performance dei collegamenti via ferro. Passando al **porto** di Monfalcone, il semestre si chiude con un rialzo a doppia cifra per i volumi totali: 2.321.950 le tonnellate movimentate (+37,89%), trainate dalle rinfuse solide, salite a 1.925.503 tonnellate (+45,51%). I prodotti metallurgici, che rappresentano la componente principale, si attestano a 1.777.800 tonnellate (+42,20%), mentre i cereali crescono a 29.975 tonnellate (+137,33) e i materiali per edilizia a 51.720 tonnellate (+86,16%). I prodotti chimici, in particolare l'urea proveniente da Egitto e Algeria, totalizzano 47.500 tonnellate (+45,71%). Nel traffico dei veicoli commerciali si contano 54.442 mezzi transitati (+23,02%), mentre i treni movimentati nello scalo monfalconese sono stati 1.146 (+25,25%), confermando il rafforzamento della componente intermodale su Portorosega.



Trieste - Il primo semestre del 2025 si chiude con una situazione sostanzialmente stabile per il porto di Trieste: sono state movimentate 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto al 2024, mantenendo i livelli dell'anno precedente, in un contesto segnato da una congiuntura internazionale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M. Le rinfuse liquide si attestano a 19.772.629 tonnellate (-0,34%), mentre le merci varie raggiungono 8.919.910 tonnellate (+0,15%). A trainare il semestre è il comparto RoRo, che si conferma in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare ha contato 477 toccate nei primi sei mesi dell'anno, rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico nelle relazioni commerciali con il Mediterraneo orientale. Il settore container chiude il primo semestre con una lieve flessione: 383.008 TEU movimentati (-1,74%). Il traffico "hinterland" (gateway diretto) si attesta a 273.758 TEU (+5,30%), mentre il transhipment si ferma a 109.250 TEU (-15,85%). Le rinfuse solide totalizzano 54.950 tonnellate (-7,95%). Tra le sottocategorie si segnalano i cereali, che raggiungono 39.598 tonnellate (+24,24%), e i prodotti metallurgici, che toccano 1.150 tonnellate (+100%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%), confermando comunque la presenza stabile di questo segmento all'interno della programmazione stagionale dello scalo. Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze legate all'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e conclusasi a metà luglio, cui si aggiungono i lavori tuttora in corso sulla Pontebbana, con fine prevista per i primi di agosto. La situazione infrastrutturale non ha ancora consentito un recupero nelle performance dei collegamenti via ferro.

Informare

Trieste

Nel secondo trimestre del 2025 il traffico delle merci nel porto di Trieste è cresciuto del +3,7%

Aumento delle rinfuse. Le merci varie sono calate del -13,2% **Trieste** 23 luglio 2025 Dopo il calo del -4,3% registrato nel primo trimestre di quest'anno, nel trimestre successivo il traffico delle merci nel **porto** di **Trieste** ha segnato una crescita del +3,7% essendo ammontato a 15,2 milioni di tonnellate rispetto a 14,6 milioni di tonnellate nel secondo trimestre del 2024. Il rialzo è stato determinato dall'aumento del +11,6% delle rinfuse liquide attestatesi a 11,1 milioni di tonnellate e vi ha contribuito anche l'incremento del +29,6% delle rinfuse solide salite a più di 25mila tonnellate. In diminuzione, invece, le merci varie che hanno totalizzato 4,0 milioni di tonnellate (-13,2%), con un solo traffico dei container che è stato pari a 145mila teu (-31,9%), di cui 130mila teu allo sbarco-imbarco (-4,7%) e 16mila teu in transito (-79,5%). In flessione anche il traffico crocieristico che è stato di 104mila passeggeri (-13,1%). Nel primo semestre del 2025 il traffico complessivo delle merci è stato di 28,7 milioni di tonnellate, con una lieve contrazione del -0,2% sulla prima metà dello scorso anno. Pressoché stabili le rinfuse liquide con 19,8 milioni di tonnellate (-0,3%), mentre le rinfuse secche sono calate del -8,0% a 54mila tonnellate.

Invariato anche il volume di merci varie che è risultato pari a 8,9 milioni di tonnellate (+0,2%), con un traffico dei container che è ammontato a 383mila teu (-1,7%) - inclusi 274mila teu allo sbarco-imbarco (+5,3%) e 109mila teu in transito (-15,9%) - e con un traffico ro-ro che è stato pari a 155mila unità (+5,3%). Il traffico crocieristico ha accusato una flessione del -13,9% essendo stato di 107mila passeggeri. Nei primi sei mesi del 2025 il **porto** di Monfalcone ha movimentato 2,3 milioni di tonnellate di merci (+37,9%), di cui principalmente 1,9 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+45,5%).



Informazioni Marittime

Trieste

Movimentazione, a Trieste nel primo semestre brilla solo il comparto ro-ro

Prima parte dell'anno complessivamente stabile per lo scalo giuliano. Monfalcone cresce invece del 38%. Sostanziale equilibrio tra luci e ombre per il **porto** di **Trieste** nel primo semestre del 2025: sono state movimentate 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto al 2024, mantenendo i livelli dell'anno precedente, in un contesto segnato da una congiuntura internazionale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M. Le rinfuse liquide si attestano a 19.772.629 tonnellate (-0,34%), mentre le merci varie raggiungono 8.919.910 tonnellate (+0,15%). A trainare il semestre è il comparto ro-ro, che si conferma in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare ha contato 477 toccate nei primi sei mesi dell'anno, rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico nelle relazioni commerciali con il Mediterraneo orientale. Il settore container chiude il primo semestre con una lieve flessione: 383.008 teu movimentati (-1,74%). Il traffico "hinterland" (gateway diretto) si attesta a 273.758 teu (+5,30%), mentre il transhipment si ferma a 109.250 teu (-15,85%). Le rinfuse solide totalizzano 54.950 tonnellate (-7,95%). Tra le sottocategorie si segnalano i cereali, che raggiungono 39.598 tonnellate (+24,24%), e i prodotti metallurgici, che toccano 1.150 tonnellate (+100%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%), confermando comunque la presenza stabile di questo segmento all'interno della programmazione stagionale dello scalo. Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze legate all'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e conclusasi a metà luglio, cui si aggiungono i lavori tuttora in corso sulla Pontebbana, con fine prevista per i primi di agosto. La situazione infrastrutturale non ha ancora consentito un recupero nelle performance dei collegamenti via ferro. Passando al **porto** di Monfalcone, il semestre si chiude con un rialzo a doppia cifra per i volumi totali: 2.321.950 le tonnellate movimentate (+37,89%), trainate dalle rinfuse solide, salite a 1.925.503 tonnellate (+45,51%). I prodotti metallurgici, che rappresentano la componente principale, si attestano a 1.777.800 tonnellate (+42,20%), mentre i cereali crescono a 29.975 tonnellate (+137,33) e i materiali per edilizia a 51.720 tonnellate (+86,16%). I prodotti chimici, in particolare l'urea proveniente da Egitto e Algeria, totalizzano 47.500 tonnellate (+45,71%). Nel traffico dei veicoli commerciali si contano 54.442 mezzi transitati (+23,02%), mentre i treni movimentati nello scalo monfalconese sono stati 1.146 (+25,25%), confermando il rafforzamento della componente intermodale su Portorosega. Condividi Tag porti **trieste** Articoli correlati.



07/23/2025 18:01

Informazioni Marittime
Movimentazione, a Trieste nel primo semestre brilla solo il comparto ro-ro

Prima parte dell'anno complessivamente stabile per lo scalo giuliano. Monfalcone cresce invece del 38%. Sostanziale equilibrio tra luci e ombre per il porto di Trieste nel primo semestre del 2025: sono state movimentate 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto al 2024, mantenendo i livelli dell'anno precedente, in un contesto segnato da una congiuntura internazionale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M. Le rinfuse liquide si attestano a 19.772.629 tonnellate (-0,34%), mentre le merci varie raggiungono 8.919.910 tonnellate (+0,15%). A trainare il semestre è il comparto ro-ro, che si conferma in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare ha contato 477 toccate nei primi sei mesi dell'anno, rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico nelle relazioni commerciali con il Mediterraneo orientale. Il settore container chiude il primo semestre con una lieve flessione: 383.008 teu movimentati (-1,74%). Il traffico "hinterland" (gateway diretto) si attesta a 273.758 teu (+5,30%), mentre il transhipment si ferma a 109.250 teu (-15,85%). Le rinfuse solide totalizzano 54.950 tonnellate (-7,95%). Tra le sottocategorie si segnalano i cereali, che raggiungono 39.598 tonnellate (+24,24%), e i prodotti metallurgici, che toccano 1.150 tonnellate (+100%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%), confermando comunque la presenza stabile di questo segmento all'interno della programmazione stagionale dello scalo. Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze legate all'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e conclusasi a metà luglio, cui si aggiungono i lavori tuttora in corso sulla Pontebbana, con fine prevista per i primi di agosto. La situazione infrastrutturale

Friuli-Venezia Giulia, Scoccimarro "Ad agosto ripristino quota del fondale del porto Nogaro"

TRIESTE (ITALPRESS) - "I lavori per il ripristino a **Porto** Nogaro della quota del fondale a 7,5 metri partiranno nella seconda metà di agosto. Negli ultimi quattro anni, ovvero da quando la competenza è passata all'assessorato all'Ambiente, abbiamo investito 12 milioni di euro". Lo ha confermato l'assessore regionale alla Difesa dell'Ambiente, energia e sviluppo sostenibile Fabio Scoccimarro nell'incontro che si è svolto stamattina a **Trieste** con i rappresentanti di Confindustria Udine, Capitaneria di **Porto**, oltre ai tecnici della direzione regionale Infrastrutture e territorio, per fare il punto sullo stato dei lavori di dragaggio a **Porto** Nogaro. "La Regione è al fianco degli operatori economici per favorire impresa e sviluppo. Da sette anni a questa parte non abbiamo mai negato il confronto: siamo sempre stati disponibili, dagli assessori ai dirigenti. Per questo, a pochi giorni dal previsto incontro operativo, ci dichiariamo stupiti e perplessi delle dichiarazioni di un operatore, soprattutto alla luce della mole di lavoro svolta in questi ultimi anni", ha rimarcato Scoccimarro. Per questo la Regione si appresta a fare anche nuovi investimenti: "verranno installati nuovi mareografi che restituiranno in tempo

reale dati sull'andamento del medio mare da cui sviluppare un nuovo sistema dinamico per la gestione del transito delle imbarcazioni. Ulteriori strumentazioni, sviluppate in accordo con la capitaneria, potranno garantire una navigazione più sicura", ha annunciato l'assessore. - Foto Ufficio stampa Friuli-Venezia Giulia (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.



Trieste e Monfalcone: il traffico nei primi sei mesi dell'anno

Giulia Sarti

TRIESTE Nonostante la situazione ancora instabile per quello che riguarda la governance, i volumi del porto di Trieste continuano a mostrare segni di stabilità. Secondo i dati riportati dall'AdSp del mar Adriatico orientale il primo semestre del 2025 si è chiuso con 28.747.489 tonnellate di merce movimentate, lieve la flessione che si attesta rispetto al 2024 sul 0,21%, mantenendo i livelli dell'anno precedente, in un contesto segnato da una congiuntura internazionale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M. Le rinfuse liquide si attestano a 19.772.629 tonnellate (0,34%), mentre le merci varie raggiungono 8.919.910 tonnellate (+0,15%). Il settore ro-ro guida la crescita del 5,28% con 155.391 unità transitate: l'Autostrada del Mare ha contato 477 toccate nei primi sei mesi dell'anno, rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico nelle relazioni commerciali con il Mediterraneo orientale. Sui container i dati si attestano nei primi sei mesi dell'anno sui 383.008 TEU movimentati (1,74%): il traffico hinterland (gateway diretto) si attesta a 273.758 TEU (+5,30%), mentre il transhipment si ferma a 109.250 TEU (15,85%). Le rinfuse solide totalizzano 54.950 tonnellate (7,95%) e tra le sottocategorie si segnalano i cereali, che raggiungono 39.598 tonnellate (+24,24%), e i prodotti metallurgici, che toccano 1.150 tonnellate (+100%). Calo per il traffico crocieristico che registrando 106.812 passeggeri chiude i mesi Gennaio-Giugno al 13,90%, confermando comunque la presenza stabile di questo segmento all'interno della programmazione stagionale dello scalo. Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (0,78%). L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze legate all'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e conclusasi a metà Luglio, cui si aggiungono i lavori tuttora in corso sulla Pontebbana, con fine prevista per i primi di Agosto. La situazione infrastrutturale non ha ancora consentito un recupero nelle performance dei collegamenti via ferro. Monfalcone Passando al porto di Monfalcone, il semestre si chiude con un rialzo a doppia cifra per i volumi totali: 2.321.950 le tonnellate movimentate (+37,89%), trainate dalle rinfuse solide, salite a 1.925.503 tonnellate (+45,51%). I prodotti metallurgici, che rappresentano la componente principale, si attestano a 1.777.800 tonnellate (+42,20%), mentre i cereali crescono a 29.975 tonnellate (+137,33) e i materiali per edilizia a 51.720 tonnellate (+86,16%). I prodotti chimici, in particolare l'urea proveniente da Egitto e Algeria, totalizzano 47.500 tonnellate (+45,71%). Nel traffico dei veicoli commerciali si contano 54.442 mezzi transitati (+23,02%), mentre i treni movimentati nello scalo monfalconese sono stati 1.146 (+25,25%), confermando il rafforzamento della componente intermodale su Portorosega.



Rai News

Trieste

Niente votazione in commissione al Senato sulla nomina di Gurrieri

Nuovo rinvio del parere in commissione infrastrutture; le posizioni del mondo politico e degli operatori. Il rinvio della nomina di **Antonio Gurrieri** a presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale (il parere obbligatorio non vincolante era previsto martedì pomeriggio nella commissione del Senato, ma è stato rinviato, con tempistiche ancora da capire), muove la politica e gli operatori del porto. Roma, anche per giochi di incastri che riguardano altre autorità portuali, ha deciso di prendersi ancora tempo, ed è difficile immaginare che si risolva entro una settimana; le nomine, tuttavia, erano calendarizzate in commissione al senato, e quindi significa che se almeno una non andava più bene è stato deciso di ritardarle tutte. A sentire i parlamentari dei vari schieramenti del Friuli Venezia Giulia, non è il nome di **Gurrieri** quello della discordia, nonostante l'indagine in corso per riciclaggio su cui il commissario straordinario del porto è sicuro di riuscire a chiarire presto la propria posizione. Se dal centrodestra tanto Fratelli d'Italia quanto la Lega (e il presidente Fedriga) decidono di non rilasciare dichiarazioni sull'argomento, l'ex sindaco di Trieste Roberto Cosolini, ora consigliere regionale Pd, pone dei dubbi di opportunità sul doppio ruolo di **Gurrieri**, dirigente dell'autorità ma anche titolare di una società austriaca di consulenza, come appreso dalle indagini. Gli operatori, che continuano a supportare la candidatura di **Gurrieri**, chiedono tempistiche più veloci alla politica, per le tante partite che aspettano lo scalo triestino nel prossimo futuro.



Porto di Trieste: nel primo semestre 2025 aumentano i Ro-Ro ma non i volumi

Monfalcone cresce sui traffici complessivi di merci: +38% Nel primo semestre del 2025, il porto di Trieste ha movimentato 28.747.489 tonnellate di merce, un dato praticamente invariato rispetto allo stesso periodo del 2024 (A dominare il traffico restano le rinfuse liquide (petrolio greggio e oli), che sfiorano i 20 milioni di tonnellate In calo, invece, le rinfuse solide), anche se all'interno di questa categoria spiccano i cereali (+25%) e i prodotti metallurgici, che addirittura raddoppiano Prosegue la flessione nel settore container () e nel transhipment (trasbordo merci da nave a nave), che scende del A trainare il semestre è il comparto RoRo, con 155.391 camion in più transitati dal porto, pari a quasi 860 veicoli in più al giorno, segnando un . Un dato che conferma la solidità dei collegamenti con la Turchia e la piena funzionalità del corridoio adriatico verso il Mediterraneo orientale. Meno brillante invece il traffico ferroviario: poco più di 4.000 treni movimentati (), complice l'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e risolta solo a metà luglio, e i lavori ancora in corso sulla Pontebbana, con termine previsto per inizio agosto In calo anche il traffico crocieristico: 106.812 passeggeri, pari a una flessione del Decisamente più positivo il bilancio del porto di Monfalcone, che chiude il semestre con una crescita a doppia cifra: 2.322.000 tonnellate movimentate, in aumento del, grazie soprattutto alle rinfuse solide (+45,51%), tra cui: Prodotti metallurgici: 1.777.800 tonnellate (+42,20%) Cereali: 29.975 tonnellate (+137,33%) Materiali per edilizia: 51.720 tonnellate (+86,16%) Prodotti chimici (urea da Egitto e Algeria): 47.500 tonnellate (+45,71%) Anche il traffico veicolare cresce con 54.442 mezzi commerciali transitati (+23,02%) e 1.146 treni movimentati (+25,25%), confermando il rafforzamento della componente intermodale dello scalo di Portorosega.



Sea Reporter

Trieste

Porto di Trieste: volumi stabili e ro-ro in aumento. Monfalcone in forte crescita sui traffici

- Il primo semestre del 2025 si chiude con una situazione sostanzialmente stabile per il **porto** di **Trieste**: sono state movimentate 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto al 2024, mantenendo i livelli dell'anno precedente, in un contesto segnato da una congiuntura internazionale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M. Le rinfuse liquide si attestano a 19.772.629 tonnellate (-0,34%), mentre le merci varie raggiungono 8.919.910 tonnellate (+0,15%). A trainare il semestre è il comparto RoRo, che si conferma in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare ha contato 477 toccate nei primi sei mesi dell'anno, rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico nelle relazioni commerciali con il Mediterraneo orientale. Il settore container chiude il primo semestre con una lieve flessione: 383.008 TEU movimentati (-1,74%). Il traffico "hinterland" (gateway diretto) si attesta a 273.758 TEU (+5,30%), mentre il transhipment si ferma a 109.250 TEU (-15,85%). Le rinfuse solide totalizzano 54.950 tonnellate (-7,95%). Tra le sottocategorie si segnalano i cereali, che raggiungono 39.598 tonnellate (+24,24%), e i prodotti metallurgici, che toccano 1.150 tonnellate (+100%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%), confermando comunque la presenza stabile di questo segmento all'interno della programmazione stagionale dello scalo. Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze legate all'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e conclusasi a metà luglio, cui si aggiungono i lavori tuttora in corso sulla Pontebbana, con fine prevista per i primi di agosto. La situazione infrastrutturale non ha ancora consentito un recupero nelle performance dei collegamenti via ferro. Passando al **porto** di Monfalcone, il semestre si chiude con un rialzo a doppia cifra per i volumi totali: 2.321.950 le tonnellate movimentate (+37,89%), trainate dalle rinfuse solide, salite a 1.925.503 tonnellate (+45,51%). I prodotti metallurgici, che rappresentano la componente principale, si attestano a 1.777.800 tonnellate (+42,20%), mentre i cereali crescono a 29.975 tonnellate (+137,33) e i materiali per edilizia a 51.720 tonnellate (+86,16%). I prodotti chimici, in particolare l'urea proveniente da Egitto e Algeria, totalizzano 47.500 tonnellate (+45,71%). Nel traffico dei veicoli commerciali si contano 54.442 mezzi transitati (+23,02%), mentre i treni movimentati nello scalo monfalconese sono stati 1.146 (+25,25%), confermando il rafforzamento della componente intermodale su Portorosega.



Sea Reporter
 Porto di Trieste: volumi stabili e ro-ro in aumento. Monfalcone in forte crescita sui traffici
 07/23/2025 14:55 Redazione Seareporter

- Il primo semestre del 2025 si chiude con una situazione sostanzialmente stabile per il porto di Trieste: sono state movimentate 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto al 2024, mantenendo i livelli dell'anno precedente, in un contesto segnato da una congiuntura internazionale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M. Le rinfuse liquide si attestano a 19.772.629 tonnellate (-0,34%), mentre le merci varie raggiungono 8.919.910 tonnellate (+0,15%). A trainare il semestre è il comparto Ro-Ro, che si conferma in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare ha contato 477 toccate nei primi sei mesi dell'anno, rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico nelle relazioni commerciali con il Mediterraneo orientale. Il settore container chiude il primo semestre con una lieve flessione: 383.008 TEU movimentati (-1,74%). Il traffico "hinterland" (gateway diretto) si attesta a 273.758 TEU (+5,30%), mentre il transhipment si ferma a 109.250 TEU (-15,85%). Le rinfuse solide totalizzano 54.950 tonnellate (-7,95%). Tra le sottocategorie si segnalano i cereali, che raggiungono 39.598 tonnellate (+24,24%), e i prodotti metallurgici, che toccano 1.150 tonnellate (+100%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%), confermando comunque la presenza stabile di questo segmento all'interno della programmazione stagionale dello scalo. Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze legate all'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e conclusasi a metà luglio, cui si aggiungono i lavori tuttora in corso sulla Pontebbana, con fine prevista per i primi di agosto. La situazione infrastrutturale non ha ancora consentito un recupero nelle performance dei collegamenti via ferro. Passando al porto di Monfalcone, il semestre si chiude

Porto di Trieste, volumi stabili nel primo semestre dell'anno

23 Luglio 2025 Redazione Sono state movimentate 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto al 2024 **Trieste** - Il primo semestre del 2025 si chiude con una situazione sostanzialmente stabile per il **porto di Trieste**: sono state movimentate 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto al 2024, "mantenendo i livelli dell'anno precedente, in un contesto segnato da una congiuntura internazionale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M", spiega l'Authority. A trainare il semestre è il comparto ro-ro, che si conferma in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare ha contato 477 toccate nei primi sei mesi dell'anno, rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico nelle relazioni commerciali con il Mediterraneo orientale. Il settore container chiude il primo semestre con una lieve flessione: 383.008 teu movimentati (-1,74%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%), confermando comunque la presenza stabile di questo segmento all'interno della programmazione stagionale dello scalo. Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). "L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze legate all'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e conclusasi a metà luglio, cui si aggiungono i lavori tuttora in corso sulla Pontebbana, con fine prevista per i primi di agosto. La situazione infrastrutturale non ha ancora consentito un recupero nelle performance dei collegamenti via ferro", prosegue l'Adsp. Passando al **porto di Monfalcone**, il semestre si chiude con un rialzo a doppia cifra per i volumi totali : 2.321.950 le tonnellate movimentate (+37,89%), trainate dalle rinfuse solide, salite a 1.925.503 tonnellate (+45,51%). I prodotti metallurgici, che rappresentano la componente principale, si attestano a 1.777.800 tonnellate (+42,20%), mentre i cereali crescono a 29.975 tonnellate (+137,33) e i materiali per edilizia a 51.720 tonnellate (+86,16%). I prodotti chimici, in particolare l'urea proveniente da Egitto e Algeria, totalizzano 47.500 tonnellate (+45,71%).



23 Luglio 2025 Redazione Sono state movimentate 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto al 2024 Trieste - Il primo semestre del 2025 si chiude con una situazione sostanzialmente stabile per il porto di Trieste: sono state movimentate 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto al 2024, "mantenendo i livelli dell'anno precedente, in un contesto segnato da una congiuntura internazionale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M", spiega l'Authority. A trainare il semestre è il comparto ro-ro, che si conferma in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare ha contato 477 toccate nei primi sei mesi dell'anno, rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico nelle relazioni commerciali con il Mediterraneo orientale. Il settore container chiude il primo semestre con una lieve flessione: 383.008 teu movimentati (-1,74%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%), confermando comunque la presenza stabile di questo segmento all'interno della programmazione stagionale dello scalo. Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). "L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze legate all'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e conclusasi a metà luglio, cui si aggiungono i lavori tuttora in corso sulla Pontebbana, con fine prevista per i primi di agosto. La situazione infrastrutturale non ha ancora consentito un recupero nelle performance dei collegamenti via ferro", prosegue l'Adsp. Passando al porto di Monfalcone, il semestre si chiude con un rialzo a doppia cifra per i volumi totali : 2.321.950 le tonnellate movimentate (+37,89%), trainate dalle rinfuse solide, salite a 1.925.503 tonnellate (+45,51%). I prodotti metallurgici, che rappresentano la componente principale, si attestano a 1.777.800 tonnellate (+42,20%), mentre i cereali crescono a 29.975 tonnellate (+137,33) e i materiali per edilizia a 51.720 tonnellate (+86,16%). I prodotti chimici, in particolare l'urea proveniente da Egitto e Algeria, totalizzano 47.500 tonnellate (+45,71%).

Shipping Italy

Trieste

Prima metà 2025 stabile al porto di Trieste, cresce Monfalcone

Porti Il capoluogo perde crocieristi, mentre a Portorosega crescono tutte le merceologie, metallurgici in primis di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il primo semestre del 2025 si chiude in sostanziale stabilità per il porto di Trieste: sono state movimentate 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto al 2024, mantenendo i livelli dell'anno precedente, "in un contesto - ha annotato l'Autorità di sistema portuale locale - segnato da una congiuntura internazionale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M". Le rinfuse liquide si attestano a 19.772.629 tonnellate (-0,34%), mentre le merci varie raggiungono 8.919.910 tonnellate (+0,15%). A trainare il semestre è il comparto Ro Ro, che si conferma in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare ha contato 477 toccate nei primi sei mesi dell'anno, rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico nelle relazioni commerciali con il Mediterraneo orientale. Il settore container chiude il primo semestre con una lieve flessione: 383.008 Teu movimentati (-1,74%). Il traffico "hinterland" (gateway diretto) si attesta a 273.758 Teu (+5,30%), mentre il transhipment si ferma a 109.250 Teu (-15,85%). Le rinfuse solide totalizzano 54.950 tonnellate (-7,95%). Tra le sottocategorie si segnalano i cereali, che raggiungono 39.598 tonnellate (+24,24%), e i prodotti metallurgici, che toccano 1.150 tonnellate (+100%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%), "confermando comunque la presenza stabile di questo segmento all'interno della programmazione stagionale dello scalo". Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze legate all'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e conclusasi a metà luglio, cui si aggiungono i lavori tuttora in corso sulla Pontebbana, con fine prevista per i primi di agosto. La situazione infrastrutturale non ha ancora consentito un recupero nelle performance dei collegamenti via ferro. Passando al porto di Monfalcone, il semestre si chiude con un rialzo a doppia cifra per i volumi totali: 2.321.950 le tonnellate movimentate (+37,89%), trainate dalle rinfuse solide, salite a 1.925.503 tonnellate (+45,51%). I prodotti metallurgici, che rappresentano la componente principale, si attestano a 1.777.800 tonnellate (+42,20%), mentre i cereali crescono a 29.975 tonnellate (+137,33) e i materiali per edilizia a 51.720 tonnellate (+86,16%). I prodotti chimici, in particolare l'urea proveniente da Egitto e Algeria, totalizzano 47.500 tonnellate (+45,71%). Nel traffico dei veicoli commerciali si contano 54.442 mezzi transitati (+23,02%), mentre i treni movimentati nello scalo monfalconese sono stati 1.146 (+25,25%), confermando il rafforzamento della componente intermodale su Portorosega. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING



Porti Il capoluogo perde crocieristi, mentre a Portorosega crescono tutte le merceologie, metallurgici in primis di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il primo semestre del 2025 si chiude in sostanziale stabilità per il porto di Trieste: sono state movimentate 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto al 2024, mantenendo i livelli dell'anno precedente, "in un contesto - ha annotato l'Autorità di sistema portuale locale - segnato da una congiuntura internazionale complessa e dalla rimodulazione del comparto container legata alla cessazione dell'alleanza 2M". Le rinfuse liquide si attestano a 19.772.629 tonnellate (-0,34%), mentre le merci varie raggiungono 8.919.910 tonnellate (+0,15%). A trainare il semestre è il comparto Ro Ro, che si conferma in crescita con 155.391 unità transitate (+5,28%). L'Autostrada del Mare ha contato 477 toccate nei primi sei mesi dell'anno, rispetto alle 401 dello stesso periodo del 2024 (+18,95%), a testimonianza della solidità dei collegamenti con la Turchia e della piena funzionalità del corridoio adriatico nelle relazioni commerciali con il Mediterraneo orientale. Il settore container chiude il primo semestre con una lieve flessione: 383.008 Teu movimentati (-1,74%). Il traffico "hinterland" (gateway diretto) si attesta a 273.758 Teu (+5,30%), mentre il transhipment si ferma a 109.250 Teu (-15,85%). Le rinfuse solide totalizzano 54.950 tonnellate (-7,95%). Tra le sottocategorie si segnalano i cereali, che raggiungono 39.598 tonnellate (+24,24%), e i prodotti metallurgici, che toccano 1.150 tonnellate (+100%). Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (-13,90%), "confermando comunque la presenza stabile di questo segmento all'interno della programmazione stagionale dello scalo". Sul fronte ferroviario, i treni movimentati sono stati 4.058 (-0,78%). L'asse di Tarvisio continua a risentire delle conseguenze legate all'interruzione della linea dei Tauri, durata quasi un anno e conclusasi a metà luglio, cui si aggiungono i lavori tuttora in corso sulla Pontebbana, con fine prevista per i primi di agosto. La situazione infrastrutturale

Shipping Italy

Trieste

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

Transport Online

Trieste

Porto di Trieste e Monfalcone: dati 2025 stabili e crescite record nei traffici ro-ro e merci

Nel primo semestre del 2025, il Porto di Trieste ha registrato volumi sostanzialmente stabili, movimentando 28.747.489 tonnellate di merce (0,21%) rispetto allo stesso periodo del 2024. Questo risultato conferma la resilienza del porto di Trieste in un contesto internazionale incerto, influenzato anche dalla fine dell'alleanza 2M nel comparto container. Rinfuse e merci varie: performance costanti Le rinfuse liquide hanno totalizzato 19.772.629 tonnellate (0,34%), mentre le merci varie sono cresciute lievemente a 8.919.910 tonnellate (+0,15%). Questo segmento conferma la stabilità delle attività logistiche e l'importanza strategica del porto nell'ambito commerciale europeo e mediterraneo. Traffico Ro-Ro in aumento: Autostrada del Mare in espansione Il traffico Ro-Ro si conferma il comparto più dinamico: sono transitate 155.391 unità (+5,28%). Le toccate dell'Autostrada del Mare sono passate da 401 a , rafforzando i collegamenti con la Turchia e il corridoio adriatico, elemento chiave nella logistica tra Europa e Mediterraneo orientale. Container: calo complessivo ma crescita nei traffici gateway Il settore container chiude con 383.008 TEU movimentati (1,74%). Il traffico gateway diretto cresce a 273.758 TEU (+5,30%), mentre il transhipment cala a 109.250 TEU (15,85%). Il Porto di Trieste dimostra un buon posizionamento per la logistica hinterland nonostante le dinamiche globali del settore. Crociere e rinfuse solide: segnali misti Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (13,90%), mantenendo comunque una presenza costante nella stagione turistica. Le rinfuse solide calano a 54.950 tonnellate (7,95%), ma si distinguono per l'aumento dei cereali (39.598 tonnellate, +24,24%) e dei prodotti metallurgici (1.150 tonnellate, +100%) Collegamenti ferroviari: rallentamenti per lavori infrastrutturali I treni movimentati nel semestre sono 4.058 (0,78%). L'asse di Tarvisio ha risentito della lunga interruzione sulla linea dei Tauri e dei lavori sulla Pontebbana, in conclusione ad agosto. Le attuali condizioni infrastrutturali limitano il pieno recupero delle performance ferroviarie. Monfalcone: boom delle rinfuse solide e crescita intermodale Il Porto di Monfalcone mostra una crescita eccezionale: nel primo semestre 2025 sono state movimentate 2.321.950 tonnellate di merce (+37,89%). Le rinfuse solide dominano con 1.925.503 tonnellate (+45,51%), confermando il ruolo strategico dello scalo nella logistica industriale e nella movimentazione delle materie prime Prodotti metallurgici, cereali e chimici in forte crescita I prodotti metallurgici raggiungono 1.777.800 tonnellate (+42,20%), i cereali toccano 29.975 tonnellate (+137,33%), mentre i materiali per edilizia si attestano a 51.720 tonnellate (+86,16%). In forte aumento anche i prodotti chimici come l'urea, proveniente da Egitto e Algeria, con 47.500 tonnellate (+45,71%) Traffico veicoli e treni in crescita: intermodalità in espansione Il traffico di veicoli commerciali ha registrato 54.442 mezzi transitati (+23,02%), mentre i treni movimentati nello scalo di Monfalcone sono stati , confermando



07/23/2025 17:54

Nel primo semestre del 2025, il Porto di Trieste ha registrato volumi sostanzialmente stabili, movimentando 28.747.489 tonnellate di merce (-0,21%) rispetto allo stesso periodo del 2024. Questo risultato conferma la resilienza del porto di Trieste in un contesto internazionale incerto, influenzato anche dalla fine dell'alleanza 2M nel comparto container. Rinfuse e merci varie: performance costanti Le rinfuse liquide hanno totalizzato 19.772.629 tonnellate (-0,34%), mentre le merci varie sono cresciute lievemente a 8.919.910 tonnellate (+0,15%). Questo segmento conferma la stabilità delle attività logistiche e l'importanza strategica del porto nell'ambito commerciale europeo e mediterraneo. Traffico Ro-Ro in aumento: Autostrada del Mare in espansione Il traffico Ro-Ro si conferma il comparto più dinamico: sono transitate 155.391 unità (+5,28%). Le toccate dell'Autostrada del Mare sono passate da 401 a , rafforzando i collegamenti con la Turchia e il corridoio adriatico, elemento chiave nella logistica tra Europa e Mediterraneo orientale. Container: calo complessivo ma crescita nei traffici gateway Il settore container chiude con 383.008 TEU movimentati (-1,74%). Il traffico gateway diretto cresce a 273.758 TEU (+5,30%), mentre il transhipment cala a 109.250 TEU (-15,85%). Il Porto di Trieste dimostra un buon posizionamento per la logistica hinterland nonostante le dinamiche globali del settore. Crociere e rinfuse solide: segnali misti Il traffico crocieristico registra 106.812 passeggeri (13,90%), mantenendo comunque una presenza costante nella stagione turistica. Le rinfuse solide calano a 54.950 tonnellate (-7,95%), ma si distinguono per l'aumento dei cereali (39.598 tonnellate, +24,24%) e dei prodotti metallurgici (1.150 tonnellate, +100%) Collegamenti ferroviari: rallentamenti per lavori infrastrutturali I treni movimentati nel semestre sono 4.058 (-0,78%). L'asse di Tarvisio ha risentito della lunga interruzione sulla linea dei Tauri e dei lavori sulla

Transport Online

Trieste

la crescita dell'intermodalità e la centralità di Portorosega nella rete logistica del Nord Est.

ZLS porti e retroporti Genova, ampliamento a Savona, Vado Ligure e Bergeggi

L'inserimento delle aree demaniali portuali di Savona, Vado Ligure e Bergeggi mira a creare un sistema logistico e portuale più integrato.

GENOVA L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha promosso con forte convinzione l'avvio del processo di ampliamento della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porti e Retroporti di Genova, con l'inclusione di nuove aree strategiche nel territorio di **Savona**, **Vado** Ligure e Bergeggi, approvato dal Comitato di indirizzo ZLS. L'estensione del perimetro resa possibile dalla cessione transitoria di 454,66 ettari da parte della Regione Lombardia rappresenta un passaggio fondamentale per il rafforzamento del sistema logistico integrato ligure-piemontese e per la piena valorizzazione delle potenzialità produttive dell'area savonese. L'inserimento delle aree demaniali portuali di **Savona**, **Vado** Ligure e Bergeggi insieme ai compendi statali ex Funivie, attualmente in gestione commissariale, consente infatti di trasformare le infrastrutture logistiche locali in poli avanzati di sviluppo economico ad alto valore aggiunto, in grado di attirare imprese manifatturiere, tecnologie innovative e investimenti a lungo termine. Il commissario straordinario AdSP Matteo Paroli commenta: L'Autorità di Sistema Portuale ribadisce il proprio impegno a promuovere un modello di sviluppo sostenibile, competitivo e integrato, in cui le infrastrutture portuali non siano solo porte di accesso ai mercati globali, ma piattaforme di produzione e innovazione al servizio dei territori. Questo ampliamento rafforza il ruolo della ZLS non solo come leva di semplificazione amministrativa e incentivo fiscale, ma come motore di rigenerazione industriale, capace di integrare la funzione di movimentazione delle merci con la produzione, la trasformazione e i servizi connessi alla catena del valore. In questo scenario, i porti di Genova e **Savona-Vado** si configurano sempre più come un hub logistico-produttivo interconnesso, in grado di moltiplicare le opportunità di business e generare impatti positivi su occupazione, innovazione e crescita territoriale in tutta l'area del Nord Ovest. Nel corso della seduta, il Comitato ha inoltre approvato la proroga dei termini per la presentazione delle manifestazioni di interesse per l'insediamento nella Zona Franca Doganale interclusa, posticipando la scadenza al 28 ottobre 2025, anche alla luce della recente pubblicazione del bando in più lingue per favorire la partecipazione internazionale.



Zona Logistica Semplificata Porti e retroporti Genova: estensione alle aree di Savona, Vado Ligure e Berguggi

(FERPRESS) Genova, 23 LUG L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha promosso con forte convinzione l'avvio del processo di ampliamento della Zona Logistica Semplificata (ZLS) **Porti** e Retroporti di Genova, con l'inclusione di nuove aree strategiche nel territorio di Savona, Vado Ligure e Berguggi, approvato nella seduta odierna del Comitato di indirizzo ZLS.L'estensione del perimetro resa possibile dalla cessione transitoria di 454,66 ettari da parte della Regione Lombardia rappresenta un passaggio fondamentale per il rafforzamento del sistema logistico integrato ligure-piemontese e per la piena valorizzazione delle potenzialità produttive dell'area savonese.L'inserimento delle aree demaniali portuali di Savona, Vado Ligure e Berguggi insieme ai compendi statali ex Funivie, attualmente in gestione commissariale, consente infatti di trasformare le infrastrutture logistiche locali in poli avanzati di sviluppo economico ad alto valore aggiunto, in grado di attirare imprese manifatturiere, tecnologie innovative e investimenti a lungo termine.Il Commissario straordinario AdSP Matteo Paroli commenta: L'Autorità di Sistema Portuale ribadisce il proprio impegno a promuovere un modello di sviluppo sostenibile, competitivo e integrato, in cui le infrastrutture portuali non siano solo porte di accesso ai mercati globali, ma piattaforme di produzione e innovazione al servizio dei territori.Questo ampliamento rafforza il ruolo della ZLS non solo come leva di semplificazione amministrativa e incentivo fiscale, ma come motore di rigenerazione industriale, capace di integrare la funzione di movimentazione delle merci con la produzione, la trasformazione e i servizi connessi alla catena del valore.In questo scenario, i **porti** di Genova e Savona-Vado si configurano sempre più come un hub logistico-produttivo interconnesso, in grado di moltiplicare le opportunità di business e generare impatti positivi su occupazione, innovazione e crescita territoriale in tutta l'area del Nord Ovest.Nel corso della seduta, il Comitato ha inoltre approvato la proroga dei termini per la presentazione delle manifestazioni di interesse per l'insediamento nella Zona Franca Doganale interclusa, posticipando la scadenza al 28 ottobre 2025, anche alla luce della recente pubblicazione del bando in più lingue per favorire la partecipazione internazionale.



Informazioni Marittime

Savona, Vado

La Zona logistica semplificata di Genova si allarga su Savona e Vado Ligure

Ceduti 454 ettari in gestione alla Regione Lombardia, includendo anche l'area di Bergeggi e l'ex Funivie Si espande la Zona Logistica Semplificata (ZLS) del sistema portuale genovese. Il comitato d'indirizzo della ZLS di Genova ha approvato l'estensione dell'istituto alle aree portuali e retroportuali di Savona, Vado Ligure e Bergeggi, tramite la cessione transitoria di 454,66 ettari a disposizione della Regione Lombardia. Il comitato ha inoltre approvato la proroga per la raccolta delle manifestazioni di interesse relative all'insediamento nella zona franca doganale interclusa, posticipando la scadenza al 28 ottobre prossimo. Nello specifico, saranno incluse nella "Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto di Genova": Genova L'intera area di Erzelli, le aree ex Ilva, il Distretto urbanistico Miltedo, la Marina di Sestri Ponente, le zone industriali di Val Leira e Valbisagno. Savona, Vado Ligure e Bergeggi Le aree demaniali dei porti. E infine saranno inclusi i compendi statali "ex Funivie", attualmente in gestione commissariale. L'allargamento della ZLS di Genova, commenta in una nota l'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Liguria Occidentale, rappresenta "un passaggio fondamentale per il rafforzamento del sistema logistico integrato ligure-piemontese e per la piena valorizzazione delle potenzialità produttive dell'area savonese". "L'inserimento - continua l'Adsp - delle aree demaniali portuali di Savona, Vado Ligure e Bergeggi insieme ai compendi statali 'ex Funivie', attualmente in gestione commissariale, consente infatti di trasformare le infrastrutture logistiche locali in poli avanzati di sviluppo economico ad alto valore aggiunto, in grado di attirare imprese manifatturiere, tecnologie innovative e investimenti a lungo termine". "L'Autorità di sistema portuale - conclude Paroli - ribadisce il proprio impegno a promuovere un modello di sviluppo sostenibile, competitivo e integrato, in cui le infrastrutture portuali non siano solo porte di accesso ai mercati globali, ma piattaforme di produzione e innovazione al servizio dei territori". La ZLS di Genova è stata istituita nel 2018 con il "Decreto Genova", il decreto di emergenza approvato dal governo Conte I. L'istituto punta a sviluppare l'attività portuale tramite semplificazioni amministrative e burocratiche, incentivando gli investimenti e l'attività d'impresa. Comprende oltre 3.600 ettari, di cui 2.141 in Piemonte. Condividi Tag genova Articoli correlati.



07/23/2025 11:41

Ceduti 454 ettari in gestione alla Regione Lombardia, includendo anche l'area di Bergeggi e l'ex Funivie Si espande la Zona Logistica Semplificata (ZLS) del sistema portuale genovese. Il comitato d'indirizzo della ZLS di Genova ha approvato l'estensione dell'istituto alle aree portuali e retroportuali di Savona, Vado Ligure e Bergeggi, tramite la cessione transitoria di 454,66 ettari a disposizione della Regione Lombardia. Il comitato ha inoltre approvato la proroga per la raccolta delle manifestazioni di interesse relative all'insediamento nella zona franca doganale interclusa, posticipando la scadenza al 28 ottobre prossimo. Nello specifico, saranno incluse nella "Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto di Genova": Genova L'intera area di Erzelli, le aree ex Ilva, il Distretto urbanistico Miltedo, la Marina di Sestri Ponente, le zone industriali di Val Leira e Valbisagno. Savona, Vado Ligure e Bergeggi Le aree demaniali dei porti. E infine saranno inclusi i compendi statali "ex Funivie", attualmente in gestione commissariale. L'allargamento della ZLS di Genova, commenta in una nota l'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Liguria Occidentale, rappresenta "un passaggio fondamentale per il rafforzamento del sistema logistico integrato ligure-piemontese e per la piena valorizzazione delle potenzialità produttive dell'area savonese". "L'inserimento - continua l'Adsp - delle aree demaniali portuali di Savona, Vado Ligure e Bergeggi insieme ai compendi statali 'ex Funivie', attualmente in gestione commissariale, consente infatti di trasformare le infrastrutture logistiche locali in poli avanzati di sviluppo economico ad alto valore aggiunto, in grado di attirare imprese manifatturiere, tecnologie innovative e investimenti a lungo termine". "L'Autorità di sistema portuale - conclude Paroli - ribadisce il proprio impegno a promuovere un modello di sviluppo sostenibile, competitivo e integrato, in cui le infrastrutture portuali non siano solo porte di accesso ai mercati globali, ma piattaforme di produzione e innovazione al servizio dei territori".

Confindustria Genova, eletto il nuovo presidente Fabrizio Ferrari

Fabrizio Ferrari è ufficialmente il nuovo presidente di Confindustria **Genova** per il quadriennio 2025-2029. Il presidente di Aitek è stato eletto dall'Assemblea degli industriali che si è tenuta il 22 luglio all'auditorium dell'Acquario di **Genova**. Accanto a lui, come anticipato, sono stati eletti anche i vicepresidenti Rosa Bifero (Fincantieri) con delega a Lavoro e Relazioni industriali; Andrea Campora (Leonardo) con delega alla Digital Economy; Andrea Carioti (Rael) con delega a Territorio, Infrastrutture e Rigenerazione urbana; Beppe Costa (Saar DP e Saar DP Green) con delega a Sviluppo portuale e Logistica integrata; Marco Ghiglione (T. Mariotti e **Genova** Industrie Navali) con delega all'Industria del **Porto** di **Genova** e Tigullio; Vittoria Gozzi Wylab Sprtech Incubator & Digital Coworking e Duferco Group) con delega a Startup e Sistemi d'innovazione; Chiara Piaggio (Ansaldo Energia) con delega a Crescita d'impresa e Inclusione. Il Consiglio di presidenza di Confindustria **Genova**, che resterà in carica fino al 2029, si completa con il past president Umberto Riso e i presidenti in carica della Piccola Industria, Piero Gai, e dei Giovani Imprenditori, Jacopo Callà. «La competitività delle imprese. Questo è il tema fondamentale. Noi dobbiamo riuscire a creare le condizioni del contorno perché si possa fare imprenditoria su questa regione e su questa città nel miglior modo possibile, perché l'impresa e l'industria è quello che ci permette poi di sviluppare tutto il contesto sociale», ha dichiarato Ferrari all'Ansa, a margine dell'Assemblea di Confindustria. E ai giornalisti che domandano se abbia timori per il futuro, legati al cambio politico nell'amministrazione comunale genovese, risponde: "Non sono timori. Il problema è di andare sul concreto: confrontarsi su quelle che possono essere le soluzioni migliori. Il tema non è uno contro l'altro, il tema è lavorare insieme affinché in questa città si possa vivere bene. Lavorare bene e crescere e riuscire a portare il più possibile giovani in città. Alla politica chiediamo di ascoltarci - ha concluso Ferrari -. Noi non chiediamo nulla di particolare. Vogliamo essere ascoltati. La politica deve decidere, però ascolti». La sindaca di **Genova** Silvia Salis, assente all'assemblea di Confindustria per via della concomitanza con il Consiglio comunale, sottolinea: «Al centro del nostro programma c'è la reindustrializzazione della città. Per troppo tempo **Genova** ha vissuto un lento processo di deindustrializzazione senza una vera visione alternativa. Oggi, invece, possiamo e dobbiamo ripensare le nostre aree produttive, rilanciare le nostre filiere e valorizzare ogni angolo del territorio, rendendole motore di sviluppo sostenibile, innovazione e occupazione». La sindaca si augura che «questa nuova fase che inizia oggi con la guida del presidente Ferrari possa aprire una stagione di rapporti proficui, di dialogo e di collaborazione. **Genova** ne ha bisogno e sono certa che con il nuovo corso di Confindustria potremo trovare il terreno comune su cui far crescere



Fabrizio Ferrari è ufficialmente il nuovo presidente di Confindustria Genova per il quadriennio 2025-2029. Il presidente di Aitek è stato eletto dall'Assemblea degli industriali che si è tenuta il 22 luglio all'auditorium dell'Acquario di Genova. Accanto a lui, come anticipato, sono stati eletti anche i vicepresidenti Rosa Bifero (Fincantieri) con delega a Lavoro e Relazioni industriali; Andrea Campora (Leonardo) con delega alla Digital Economy; Andrea Carioti (Rael) con delega a Territorio, Infrastrutture e Rigenerazione urbana; Beppe Costa (Saar DP e Saar DP Green) con delega a Sviluppo portuale e Logistica integrata; Marco Ghiglione (T. Mariotti e Genova Industrie Navali) con delega all'Industria del Porto di Genova e Tigullio; Vittoria Gozzi Wylab Sprtech Incubator & Digital Coworking e Duferco Group) con delega a Startup e Sistemi d'innovazione; Chiara Piaggio (Ansaldo Energia) con delega a Crescita d'impresa e Inclusione. Il Consiglio di presidenza di Confindustria Genova, che resterà in carica fino al 2029, si completa con il past president Umberto Riso e i presidenti in carica della Piccola Industria, Piero Gai, e dei Giovani Imprenditori, Jacopo Callà. «La competitività delle imprese. Questo è il tema fondamentale. Noi dobbiamo riuscire a creare le condizioni del contorno perché si possa fare imprenditoria su questa regione e su questa città nel miglior modo possibile, perché l'impresa e l'industria è quello che ci permette poi di sviluppare tutto il contesto sociale», ha dichiarato Ferrari all'Ansa, a margine dell'Assemblea di Confindustria. E ai giornalisti che domandano se abbia timori per il futuro, legati al cambio politico nell'amministrazione comunale genovese, risponde: "Non sono timori. Il problema è di andare sul concreto: confrontarsi su quelle che possono essere le soluzioni migliori. Il tema non è uno contro l'altro, il tema è lavorare insieme affinché in questa città si possa vivere bene. Lavorare bene e crescere e riuscire a portare il più possibile giovani in città. Alla politica chiediamo di ascoltarci - ha concluso Ferrari -. Noi non chiediamo nulla di particolare.

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

insieme sviluppo, lavoro e innovazione per costruire le politiche industriali forti, coraggiose e capaci di restituire a **Genova** il posto che merita nel panorama nazionale e internazionale».

MenteLocale

Genova, Voltri

Fabrizio Ferrari è il nuovo presidente di Confindustria Genova

© facebook.com/confindustriagenova **Genova** Fabrizio Ferrari è il nuovo presidente di Confindustria : **Genova** saluta il suo nuovo leader industriale, eletto presidente di Confindustria **Genova** per il quadriennio 2025-2029 Fabrizio Ferrari, presidente di Aitek , è stato eletto presidente di Confindustria martedì 22 luglio presso l'auditorium dell'Acquario di **Genova**. Accanto a Ferrari, un team di vicepresidenti di alto profilo, ognuno con deleghe chiave per il rilancio del tessuto economico genovese. Tra questi, Rosa Bifero Fincantieri) per Lavoro e Relazioni industriali, Andrea Campora Leonardo) per la Digital Economy, Andrea Carioti Rael) per Territorio, Infrastrutture e Rigenerazione urbana, Beppe Costa Saar DP e Saar DP Green) per Sviluppo portuale e Logistica integrata, Marco Ghiglione T. Mariotti e **Genova** Industrie Navali) per l'Industria del **Porto** di **Genova** e Tigullio, Vittoria Gozzi Wylab Sprtech Incubator & Digital Coworking e Duferco Group) per Startup e Sistemi d'innovazione e Chiara Piaggio Ansaldo Energia) per Crescita d'impresa e Inclusione. Il Consiglio di presidenza si completa con il past president Umberto Riso Piero Gai , presidente di Piccola Industria e Jacopo Callà di Giovani Imprenditori L'elezione di Ferrari è stata l'occasione per la sindaca Silvia Salis per ribadire la sua visione di una città che deve tornare a essere motore di sviluppo e innovazione. Nonostante l'impossibilità di partecipare di persona al primo convegno a seguito dell'elezione a causa degli impegni del Consiglio comunale, la sindaca di **Genova** ha espresso a nome di tutta l'amministrazione le più vive congratulazioni a Fabrizio Ferrari. Un incontro è già in programma nei prossimi giorni. La sindaca Salis ha sottolineato con forza la centralità della reindustrializzazione nel programma della giunta: «Per troppo tempo **Genova** ha vissuto un lento processo di deindustrializzazione senza una vera visione alternativa. Oggi, invece, possiamo e dobbiamo ripensare le nostre aree produttive, rilanciare le nostre filiere e valorizzare ogni angolo del territorio, rendendole motore di sviluppo sostenibile, innovazione e occupazione ». «**Genova** ne ha bisogno - ha concluso la sindaca - e sono certa che con il nuovo corso di Confindustria potremo trovare il terreno comune su cui far crescere sviluppo, lavoro e innovazione per costruire le politiche industriali forti, coraggiose e capaci di restituire a **Genova** il posto che merita nel panorama nazionale e internazionale». Argomenti trattati **Genova** Attualità Potrebbe interessarti anche Fabrizio Ferrari è il nuovo presidente di Confindustria **Genova** Cattura l'essenza dell'Africa: la Tanzania ti aspetta Orto creativo: il partner strategico per il successo delle Pmi di Treviso Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a **Genova** e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.



© facebook.com/confindustriagenova **Genova** Fabrizio Ferrari è il nuovo presidente di Confindustria : **Genova** saluta il suo nuovo leader industriale, eletto presidente di Confindustria Genova per il quadriennio 2025-2029 Fabrizio Ferrari, presidente di Aitek , è stato eletto presidente di Confindustria martedì 22 luglio presso l'auditorium dell'Acquario di Genova. Accanto a Ferrari, un team di vicepresidenti di alto profilo, ognuno con deleghe chiave per il rilancio del tessuto economico genovese. Tra questi, Rosa Bifero Fincantieri) per Lavoro e Relazioni industriali, Andrea Campora Leonardo) per la Digital Economy, Andrea Carioti Rael) per Territorio, Infrastrutture e Rigenerazione urbana, Beppe Costa Saar DP e Saar DP Green) per Sviluppo portuale e Logistica integrata, Marco Ghiglione T. Mariotti e **Genova** Industrie Navali) per l'Industria del **Porto** di **Genova** e Tigullio, Vittoria Gozzi Wylab Sprtech Incubator & Digital Coworking e Duferco Group) per Startup e Sistemi d'innovazione e Chiara Piaggio Ansaldo Energia) per Crescita d'impresa e Inclusione. Il Consiglio di presidenza si completa con il past president Umberto Riso Piero Gai , presidente di Piccola Industria e Jacopo Callà di Giovani Imprenditori L'elezione di Ferrari è stata l'occasione per la sindaca Silvia Salis per ribadire la sua visione di una città che deve tornare a essere motore di sviluppo e innovazione. Nonostante l'impossibilità di partecipare di persona al primo convegno a seguito dell'elezione a causa degli impegni del Consiglio comunale, la sindaca di Genova ha espresso a nome di tutta l'amministrazione le più vive congratulazioni a Fabrizio Ferrari. Un incontro è già in programma nei prossimi giorni. La sindaca Salis ha sottolineato con forza la centralità della reindustrializzazione nel programma della giunta: «Per troppo tempo **Genova** ha vissuto un lento processo di deindustrializzazione senza una vera visione alternativa. Oggi, invece, possiamo e dobbiamo ripensare le nostre aree produttive, rilanciare le nostre filiere e valorizzare ogni angolo del territorio, rendendole motore di sviluppo sostenibile, innovazione e occupazione ». «**Genova** ne ha bisogno - ha concluso la sindaca - e sono certa che con il nuovo corso di Confindustria potremo trovare il terreno comune su cui far crescere sviluppo, lavoro e innovazione per costruire le politiche industriali forti, coraggiose e capaci di restituire a **Genova** il posto che merita nel panorama nazionale e internazionale». Argomenti trattati **Genova** Attualità Potrebbe interessarti anche Fabrizio Ferrari è il nuovo presidente di Confindustria **Genova** Cattura l'essenza dell'Africa: la Tanzania ti aspetta Orto creativo: il partner strategico per il successo delle Pmi di Treviso Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a **Genova** e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.

Genova, sciopero di cinque giorni al Terminal Bettolo

Andrea Puccini

GENOVA È iniziato ieri, 22 Luglio, lo sciopero di cinque giorni dei lavoratori del terminal container di Calata Bettolo, nel porto di Genova, gestito da Genoa Mediterranean Gateway (società interamente controllata da MSC). L'astensione dal lavoro, proclamata da Filt Cgil e Uiltrasporti, durerà fino a sabato 26 luglio ed è stata indetta dopo l'esito negativo del tavolo di conciliazione svoltosi in Prefettura lo scorso 16 luglio. Al centro della protesta, una riorganizzazione interna giudicata incomprensibile e penalizzante per i lavoratori. Dopo cinque anni e una lunghissima fase di avviamento denunciano in una nota congiunta Fabio Ferretti (Filt Cgil Genova), Duilio Falvo (Uiltrasporti Liguria) e Stefano degli Innocenti (Uiltrasporti Liguria) l'azienda non è ancora in grado di garantire un'organizzazione del lavoro adeguata. I sindacati lamentano gravi criticità: carenze d'organico in relazione al traffico in crescita, turnazioni poco trasparenti, continui cambi di mansione all'interno dello stesso turno e formazione insufficiente, soprattutto in riferimento all'allaccio e slaccio dei container refrigerati e all'uso del nuovo parco ferroviario Rugna. Quest'ultimo, con l'arrivo di circa venti treni al giorno, ha aumentato il carico operativo e introdotto nuove responsabilità tecniche senza un adeguato supporto formativo o un incremento del personale. Attualmente, il terminal impiega 128 addetti diretti a fronte di una capacità operativa iniziale di 400mila TEUs annui. Il piano di potenziamento, che punta a raggiungere i 650mila teu entro il 2026, secondo i sindacati richiederebbe almeno 40 lavoratori in più. Il nuovo piazzale operativo è previsto in consegna entro la fine dell'anno. Durante i giorni di sciopero, saranno comunque garantiti i servizi essenziali, come l'ormeggio e disormeggio di navi con merci pericolose o deperibili, le emergenze sanitarie e antincendio, e la gestione dei varchi doganali. Anche la Fit-Cisl, pur non coinvolta direttamente nella proclamazione dello sciopero, ha espresso solidarietà ai colleghi: Sosteniamo moralmente la mobilitazione si legge in una nota e stamattina abbiamo effettuato un volantinaggio ai tornelli del terminal per manifestare la nostra vicinanza ai lavoratori. Filt Cgil e Uiltrasporti chiedono un cambiamento rapido e sostanziale. I lavoratori e i loro rappresentanti concludono continueranno a dimostrare professionalità e senso di responsabilità, ma non sono disposti a operare ancora in condizioni insostenibili.



Ermini rompe il silenzio a Primocanale: "Vi racconto il mio primo anno con Spinelli"

di Matteo Angeli Avvocato penalista, già deputato del Pd e vicepresidente del Consiglio Superiore della Magistratura, David Ermini dopo un anno rompe il silenzio e a Primocanale racconta dodici mesi alla presidenza della Spininvest, la holding del famiglia Spinelli ora totalmente di Roberto Spinelli. Ermini, la prima domanda è scontata: perché ha preferito restare dietro le quinte? "Perché volevo capire bene la situazione, studiare le carte e prendermi tutto il tempo possibile per svolgere al meglio il mio nuovo incarico. Nella mia vita mi sono occupato di tante cose ma mai direttamente di un ambito così bello ma complesso come quello **portuale**". Un anno fa di questi tempi la nomina che aveva provocato una reazione piuttosto dura di una parte del Partito Democratico. Ci racconta come andarono le cose? "Me li ricordo piuttosto bene quei giorni. Quando mi è arrivata la chiamata sono stato rimasto un po' sorpreso ma anche un po' preoccupato per l'importanza dell'incarico e infatti ho impiegato tre settimane prima di dire sì. Devo dire che sapevo anche poco del processo penale che era in corso, avevo letto qualcosa sui giornali ma nulla di più ma quello che mi si offriva non era dedicarmi a quello ma di occuparmi esclusivamente delle società. Le polemiche di quei giorni mi fecero molto male. Chi mi conosce sa perfettamente come nella mia vita ho sempre svolto i miei incarichi istituzionali con disciplina e onore come dice la Costituzione, ho avuto anche il plauso del presidente della Repubblica quando ero al Csm. Quando sono venuto qui ho preferito non creare imbarazzo al partito di cui ero stato deputato facendo un passo indietro nella segreteria, ma lo ripeto ci sono rimasto male. In questo anno a Genova per come sono fatto non mi sono neppure avvicinato una volta a Palazzo di Giustizia dove ho tanti colleghi e amici proprio per non far partire la minima illazione. Non ho neppure parlato con persone del Pd per lo stesso motivo, sono passato per maleducato me ne scuso ma chi mi conosce avrà capito". Come è composta il "mondo Spinelli"? "La Spininvest è una holding che detiene il 51% del Gruppo Spinelli srl che è la società che gestisce il terminal e che detiene altre società immobiliari e che lavorano in altri settori. Io mi occupo della holding non direttamente della società che gestisce il terminal terreno di Mario Sommariva che è il presidente e che è una persona di altissimo valore. E per restare in tema di altissimo valore quando ho assunto l'incarico ho chiesto e ottenuto di poter essere accompagnato nel mio lavoro da una consulente giuridica che è una magistrata di un'integrità morale eccezionale: la dottoressa Paola Pieraccini che avevo conosciuto come segretaria generale al Csm. E' un magistrato che ha svolto il ruolo di pubblico ministero e funzioni di giudice nella prima sezione penale della Corte di Cassazione e quella che di fatto aveva costruito la scuola superiore di magistratura. Poi è andata in pensione l'ho voluta con me a darmi una mano nella gestione giuridica dei temi che si affrontano



di Matteo Angeli Avvocato penalista, già deputato del Pd e vicepresidente del Consiglio Superiore della Magistratura, David Ermini dopo un anno rompe il silenzio e a Primocanale racconta dodici mesi alla presidenza della Spininvest, la holding del famiglia Spinelli ora totalmente di Roberto Spinelli. Ermini, la prima domanda è scontata: perché ha preferito restare dietro le quinte? "Perché volevo capire bene la situazione, studiare le carte e prendermi tutto il tempo possibile per svolgere al meglio il mio nuovo incarico. Nella mia vita mi sono occupato di tante cose ma mai direttamente di un ambito così bello ma complesso come quello portuale". Un anno fa di questi tempi la nomina che aveva provocato una reazione piuttosto dura di una parte del Partito Democratico. Ci racconta come andarono le cose? "Me li ricordo piuttosto bene quei giorni. Quando mi è arrivata la chiamata sono stato rimasto un po' sorpreso ma anche un po' preoccupato per l'importanza dell'incarico e infatti ho impiegato tre settimane prima di dire sì. Devo dire che sapevo anche poco del processo penale che era in corso, avevo letto qualcosa sui giornali ma nulla di più ma quello che mi si offriva non era dedicarmi a quello ma di occuparmi esclusivamente delle società. Le polemiche di quei giorni mi fecero molto male. Chi mi conosce sa perfettamente come nella mia vita ho sempre svolto i miei incarichi istituzionali con disciplina e onore come dice la Costituzione, ho avuto anche il plauso del presidente della Repubblica quando ero al Csm. Quando sono venuto qui ho preferito non creare imbarazzo al partito di cui ero stato deputato facendo un passo indietro nella segreteria, ma lo ripeto ci sono rimasto male. In questo anno a Genova per come sono fatto, non mi sono neppure avvicinato una volta a Palazzo

in queste società e devo dire è stata una scelta ottima. Forse qualcuno non ha capito bene il nostro lavoro, noi vogliamo rispettare al massimo le regole e le istituzioni perché è giusto lavorare per il mercato perché l'economia funziona ma tutto questo tenendo sempre conto dell'occupazione e l'etica". A proposito di occupazione, quante persone gravitano attorno al vostro gruppo? "Circa seicento in maniera diretta, quasi il doppio indirettamente. Numeri importanti, molto importanti. Nella mia vita il tema del lavoro è sempre stato centrale" Concessione, riedizione e revocazione. Ci spiega come il vostro gruppo sta aspettando e vivendo alcune situazioni legate alle aree? "Provo a fare un po' di chiarezza. Il giudice amministrativo, questo ci tengo a spiegarlo, non è come il giudice civile che ordina cosa un soggetto deve fare, ti dice che quella concessione non è legittima e la restituisce all'**autorità** amministrativa che l'ha emanata. Se l'**autorità** amministrativa vuole rimettere la deve comunque rimettere sulla base dei criteri che il Consiglio di Stato gli dà, tant'è che il gruppo Spinelli una volta ricevuta la sentenza del Consiglio di Stato ha proposto all'**autorità portuale** di adeguarsi e di ottemperare immediatamente a quello che era stato stabilito dal Consiglio di Stato e ha richiesto la riedizione della concessione sulla base del su questo i commissari hanno dato una nuova concessione, poi hanno differito la scadenza perché l'ammiraglio Seno e il professor Benedetti hanno lasciato. E' arrivato il dottor Paroli e ha concesso il differimento fino al 30 settembre. Un'altra cosa è la revocazione, un procedimento che è antitetico alla riedizione, la revocazione è semplicemente la richiesta sempre al Consiglio di Stato in cui si dice: guardate la sentenza che avete messo è sbagliata per degli errori di fatto, per cui vi chiediamo di revocarla. Adesso questa sentenza dovrebbe essere emessa e dirà ok alla revocazione, no alla revocazione. Se dovesse dire sì torna in atto la vecchia concessione, quella che il Consiglio di Stato aveva dichiarato illegittimo. Se dovesse invece dire "no" non succede nulla, cioè non va a intaccare il percorso della riedizione. Nel caso in cui ci fosse la mancata concessione della revocazione, io mi immagino i titoli dei giornali: "Spinelli ha perso adesso che succede". No, non succede assolutamente nulla, quel procedimento finisce e rimane in piedi la richiesta di riedizione". A Genova per tradizione i giovani imprenditori hanno sempre faticato molto ad avere i loro spazi all'interno delle aziende. Roberto Spinelli rappresenta un importante ricambio generazionale... "Roberto è una persona che è rimasta totalmente fuori da ogni ipotesi che circolava sulle vicende penali. E' una persona seria e competente che sta facendo e farà molto bene. Genova è una città straordinaria che chiede tanto e che dà tanto ma ha bisogno di un clima diverso per andare avanti e diventare davvero il centro del Mediterraneo". Alla politica cosa chiede? "Non sono ancora andato a Tursi e neppure nel Palazzo della Regione, ho aspettato finissero le fasi elettorali. Ora che si sono assestate le cose chiederò ufficialmente un incontro con il presidente della Regione e con la sindaca per spiegare quali sono i nostri progetti per lo sviluppo del porto e non solo. Se le cose si fanno sempre con rispetto delle regole istituzionali, essere formali significa rispettare le regole e non fa venire a nessuno retrospensiero o idee strane. Io mi sono sempre comportato così".

Shipping Italy

Genova, Voltri

Il 2024 chiuso da Spinelli con 23 milioni di utili nonostante la guerra legale di Genoa Port Terminal

Porti Ricavi complessivi in crescita del 3% e business portuale a **Genova** con volumi in linea, incremento di fatturato e di marginalità grazie all'efficienza operativa di Nicola Capuzzo Il maremoto legale che ha investito il Genoa Port Terminal con la sentenza del Consiglio di Stato dello scorso settembre non ha però scalfito i risultati di bilancio e la redditività del Gruppo Spinelli controllato al 51% da Spininvest e al 49% da Hapag Lloyd. Il bilancio 2024 si è chiuso infatti con ricavi in crescita del 3% a 132,4 milioni di euro (dai 130,9 milioni del 2023) e un fatturato di 142,5 milioni (in salita da 139,2 milioni), un Ebitda di 32 milioni e un risultato ante-imposte a quota 30,8 milioni. L'ultimo bilancio d'esercizio di Spinelli si è quindi chiuso con un utile netto (stabile) di 23,3 milioni di euro interamente accantonato come riserva di utili portati a nuovo. La business unit terminal "nel corso del 2024 ha mantenuto i volumi in linea a quelli dell'esercizio precedente, tuttavia si è registrato un incremento del fatturato e della marginalità grazie all'efficienza operativa" è scritto in bilancio nella relazione sulla gestione. A proposito dei proventi da partecipazioni (3,4 milioni) essi includono 1,2 milioni di dividendi da Centro Servizi Derna, 604 mila euro da Saimare, 358 mila euro da Terminal Rinfuse **Genova**, 900 mila euro da Vtr e 357 mila euro da Salerno Container Terminal. La battaglia legale con Psa Sech e gli effetti della sentenza del Consiglio di Stato (che ha dichiarato illegittima la concessione del Genoa Port Terminal) hanno però avuto un peso economico secondo la società di Spinelli e Hapag Lloyd che parla di circostanze "incidenti in termini rilevanti sull'attività sociale (circa 43 milioni di euro di ricavi nel 2024)" ma che "non pregiudicano comunque la continuità aziendale" che è, "a prescindere dagli esiti del contenzioso", "assicurata dalle ulteriori attività svolte dalla società, non collegate in misura rilevante all'attività svolta sul terminal Gpt". A proposito di continuità aziendale, e sempre in merito al contenzioso in atto con Psa Sech (contro cui Spinelli Srl ha promosso un ricorso per Cassazione e uno per revocazione della sentenza del Consiglio di Stato), dal bilancio di Spinelli Srl traspare ottimismo sull'epilogo atteso della vicenda. "La società (Spinelli, ndr) - si legge - pur nutrendo fiducia sull'esito dei giudizi, soprattutto di quello per revocazione, per le serie ragioni di impugnazione in tali sedi dedotte sia da essa sia dall'Autorità di Sistema Portuale, osserva che quest'ultima, a seguito del deposito dell'istanza di rinnovazione, in esecuzione della delibera del suo Comitato di gestione del 13 gennaio 2025, ha rilasciato la concessione provvisoria, fino al 30 giugno 2025 (poi ulteriormente prorogata fino al 30 settembre, ndr), in favore della Spinelli per il terminal Gpt in conformazione alla menzionata sentenza del Consiglio di Stato. Ne discende la ragionevole confidenza sull'esito positivo del procedimento di rinnovazione". Oltre al bilancio d'esercizio



Porti Ricavi complessivi in crescita del 3% e business portuale a Genova con volumi in linea, incremento di fatturato e di marginalità grazie all'efficienza operativa di Nicola Capuzzo Il maremoto legale che ha investito il Genoa Port Terminal con la sentenza del Consiglio di Stato dello scorso settembre non ha però scalfito i risultati di bilancio e la redditività del Gruppo Spinelli controllato al 51% da Spininvest e al 49% da Hapag Lloyd. Il bilancio 2024 si è chiuso infatti con ricavi in crescita del 3% a 132,4 milioni di euro (dai 130,9 milioni del 2023) e un fatturato di 142,5 milioni (in salita da 139,2 milioni), un Ebitda di 32 milioni e un risultato ante-imposte a quota 30,8 milioni. L'ultimo bilancio d'esercizio di Spinelli si è quindi chiuso con un utile netto (stabile) di 23,3 milioni di euro interamente accantonato come riserva di utili portati a nuovo. La business unit terminal "nel corso del 2024 ha mantenuto i volumi in linea a quelli dell'esercizio precedente, tuttavia si è registrato un incremento del fatturato e della marginalità grazie all'efficienza operativa" è scritto in bilancio nella relazione sulla gestione. A proposito dei proventi da partecipazioni (3,4 milioni) essi includono 1,2 milioni di dividendi da Centro Servizi Derna, 604 mila euro da Saimare, 358 mila euro da Terminal Rinfuse Genova, 900 mila euro da Vtr e 357 mila euro da Salerno Container Terminal. La battaglia legale con Psa Sech e gli effetti della sentenza del Consiglio di Stato (che ha dichiarato illegittima la concessione del Genoa Port Terminal) hanno però avuto un peso economico secondo la società di Spinelli e Hapag Lloyd che parla di circostanze "incidenti in termini rilevanti sull'attività sociale (circa 43 milioni di euro di ricavi nel 2024)" ma che "non pregiudicano comunque la continuità aziendale" che è, "a prescindere dagli esiti del contenzioso", "assicurata dalle ulteriori attività svolte dalla società, non collegate in misura rilevante all'attività svolta sul terminal Gpt". A proposito di continuità aziendale, e sempre in merito al contenzioso in atto con Psa Sech (contro cui Spinelli Srl ha promosso un ricorso per Cassazione e uno per revocazione della sentenza del Consiglio di Stato), dal bilancio di Spinelli Srl traspare ottimismo sull'epilogo atteso della vicenda. "La società (Spinelli, ndr) - si legge - pur nutrendo fiducia sull'esito dei giudizi, soprattutto di quello per revocazione, per le serie ragioni di impugnazione in tali sedi dedotte sia da essa sia dall'Autorità di Sistema Portuale, osserva che quest'ultima, a seguito del deposito dell'istanza di rinnovazione, in esecuzione della delibera del suo Comitato di gestione del 13 gennaio 2025, ha rilasciato la concessione provvisoria, fino al 30 giugno 2025 (poi ulteriormente prorogata fino al 30 settembre, ndr), in favore della Spinelli per il terminal Gpt in conformazione alla menzionata sentenza del Consiglio di Stato. Ne discende la ragionevole confidenza sull'esito positivo del procedimento di rinnovazione". Oltre al bilancio d'esercizio

Shipping Italy

Genova, Voltri

(approvato già a fine aprile), nelle scorse ore il Consiglio di Amministrazione della Spinelli Srl ha anche dato il suo ok al Bilancio di Sostenibilità 2024 dal quale emerge che l'impatto economico dell'attività ha visto distribuire alla comunità (fornitori e dipendenti in particolare) 154 milioni di euro. Dallo stesso documento si apprende anche che su 616 dipendenti diretti, il 49% ha meno di 50 anni, "connotando di molte persone giovani il forte spirito di appartenenza che caratterizza il gruppo". Rilevante infine "il dato sugli infortuni sul lavoro, passati nel corso dell'anno a un totale di 14, di cui 5 in itinere, tutti di lieve entità". "Il Bilancio di sostenibilità - ha commentato il presidente di Spinelli Srl, Mario Sommariva - per noi non è un punto di arrivo ma di partenza, per migliorare sempre di più e contribuire nei fatti a fare di **Genova** la Capitale del Mediterraneo". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Respinto il ricorso di Sarimi (Amico&Co.), salve le commesse di T.Mariotti da 800 milioni

Porti Terminal San Giorgio intanto rinuncia alla battaglia per i passeggeri mentre Nuovo Borgo Terminal presenta un'altra istanza di REDAZIONE SHIPPING ITALY "La preferenza espressa da Adsp per la domanda di Mariotti risulta legittima". È il passaggio centrale della sentenza del Tar della Liguria che ha rigettato il ricorso di Sarimi, società del gruppo Amico & Co. attiva nelle aree delle riparazioni navali genovesi, contro l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che aveva respinto un'istanza di rinnovo di Sarimi (rectius, parzialmente accolto, per la quota non in concorrenza) a favore di quella del cantiere navale T.Mariotti, che aveva chiesto di espandersi sugli spazi dell'ex vicino in ragione della contemporaneità di due commesse di costruzione (una civile e una militare, quest'ultima con particolari esigenze di ormeggio e tutela della segretezza) impossibili da portare a compimento negli spazi precedentemente a disposizione. Il Tar ha confermato ora l'indirizzo assunto in fase cautelare, respingendo in un'articolata sentenza tutti i motivi di ricorso di Sarimi e validando la bontà della scelta dell'ente "in quanto ha correttamente valorizzato la sua maggiore rispondenza all'interesse pubblico derivante: dalla maggiore rilevanza delle lavorazioni relative all'allestimento della nave e non alla sola manutenzione; dal maggiore fatturato delle commesse (quasi 800 milioni di euro) e dalle importanti ricadute a livello occupazionale (oltre 700 lavoratori) ed industriale per tutto il comparto". Cassato in particolare l'argomento di Sarimi relativo al presunto "nocumento alla concorrenza derivante dal fatto che la controinteressata insieme alla 'sorella' San Giorgio del Porto s.p.a. (entrambe parte della holding Gin - Genova Industrie Navali, ndr) occupa, in concessione diretta o subconcessione, circa il 70% degli accosti dell'intero compendio riparazioni navali". Secondo i giudici, infatti, Sarimi e Mariotti svolgono attività industriali non omogenee (costruzione-demolizione la prima e riparazione-manutenzione la seconda) che non consentono una valutazione in termini di monopolio dell'una sull'altra; il pericolo dell'eccessiva espansione di Mariotti non sussiste in ragione della durata limitata della concessione in questione (fino ad aprile 2027, data prevista di consegna delle due unità, ndr) e della sua riferibilità ad una singola commessa e non ad un'attività generale d'impresa portuale di costruzioni o di riparazioni navali; Sarimi, pur non essendo titolare di un diritto di insistenza, non è stata estromessa dall'area portuale, ma le è stata garantita la permanenza con la subconcessione delle aree suddette situate a poche centinaia di metri da quelle precedenti". Sul fronte dei ricorsi contro l'Adsp da registrare poi come Terminal San Giorgio abbia rinunciato al ricorso risalente al 2022 contro il rigetto dell'istanza per la realizzazione di opere destinate alla gestione del traffico non prevalente di trasporto passeggeri. Una rinuncia del resto coerente con



Porti Terminal San Giorgio intanto rinuncia alla battaglia per i passeggeri mentre Nuovo Borgo Terminal presenta un'altra istanza di REDAZIONE SHIPPING ITALY "La preferenza espressa da Adsp per la domanda di Mariotti risulta legittima". È il passaggio centrale della sentenza del Tar della Liguria che ha rigettato il ricorso di Sarimi, società del gruppo Amico & Co. attiva nelle aree delle riparazioni navali genovesi, contro l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che aveva respinto un'istanza di rinnovo di Sarimi (rectius, parzialmente accolto, per la quota non in concorrenza) a favore di quella del cantiere navale T.Mariotti, che aveva chiesto di espandersi sugli spazi dell'ex vicino in ragione della contemporaneità di due commesse di costruzione (una civile e una militare, quest'ultima con particolari esigenze di ormeggio e tutela della segretezza) impossibili da portare a compimento negli spazi precedentemente a disposizione. Il Tar ha confermato ora l'indirizzo assunto in fase cautelare, respingendo in un'articolata sentenza tutti i motivi di ricorso di Sarimi e validando la bontà della scelta dell'ente "in quanto ha correttamente valorizzato la sua maggiore rispondenza all'interesse pubblico derivante: dalla maggiore rilevanza delle lavorazioni relative all'allestimento della nave e non alla sola manutenzione; dal maggiore fatturato delle commesse (quasi 800 milioni di euro) e dalle importanti ricadute a livello occupazionale (oltre 700 lavoratori) ed industriale per tutto il comparto". Cassato in particolare l'argomento di Sarimi relativo al presunto "nocumento alla concorrenza derivante dal fatto che la controinteressata insieme alla 'sorella' San Giorgio del Porto s.p.a. (entrambe parte della holding Gin - Genova Industrie Navali, ndr) occupa, in concessione diretta o subconcessione, circa il 70% degli accosti dell'intero compendio riparazioni navali". Secondo i giudici, infatti, Sarimi e Mariotti svolgono attività industriali non omogenee (costruzione-demolizione la prima e riparazione-manutenzione la

Shipping Italy

Genova, Voltri

l'avvenuto passaggio di proprietà alla società Ignazio Messina & C., sia perché essa non opera nel settore passeggeri sia perché il socio di questa al 49% è il gruppo Msc che controlla anche la Stazione Marittima, potenziale vittima della 'concorrenza' di Tsg (l'influenza di Marinvest era non a caso uno dei temi al centro dell'autorizzazione all'operazione e della relativa recente bocciatura in sede giudiziaria Quanto alle concessioni, invece, nei giorni scorsi è stata Nuovo Borgo Terminal a chiedere un'estensione della durata della sua licenza su una porzione degli spazi ancora a disposizione al sesto modulo del Psa Pra' Terminal, nell'ambito del complicato puzzle di cui la società è protagonista da quando parte dell'area le è stata sottratta per destinarla a cantiere della nuova diga foranea di Genova. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Citta della Spezia

La Spezia

Via libera alla realizzazione di un impianto di produzione e distribuzione di idrogeno in porto

Via libera al progetto per la realizzazione di un impianto di produzione e distribuzione di idrogeno rinnovabile nel porto della Spezia. La conferenza dei servizi, convocata dall'**Autorità di sistema** portuale del Mar Ligure Orientale, si è conclusa con esito positivo, approvando il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento, previsto nell'ambito del programma Pnrr - Green Ports. L'impianto sarà al servizio della mobilità a idrogeno attiva nei porti della Spezia e di Marina di Carrara, e rappresenta un tassello strategico verso la decarbonizzazione dei trasporti e la transizione energetica delle infrastrutture portuali. Il progetto ha ricevuto l'assenso degli enti coinvolti, con alcune prescrizioni tecniche che saranno integrate nella fase esecutiva. Tra queste, l'attenzione alle interferenze con le reti esistenti, le verifiche ambientali e acustiche, la compatibilità geologica e il rispetto della normativa doganale e fiscale. Il commissario straordinario dell'Adsp, Bruno Pisano, ha firmato il decreto che attesta la conclusione del procedimento, e con questo passaggio decisivo, il progetto entra ora nella fase operativa.



Citta della Spezia

La Spezia

Un lettore: "Troppe deroghe per l'impianto di Gnl agli Stagnoni. Perché non viene spostato all'interno del perimetro portuale?"

"La spaventosa esplosione dell'impianto di Gpl avvenuto a Roma apre importanti interrogativi riguardo alla sicurezza di impianti che nascono in quartieri abitati e che possono diventare vere e proprie bombe. La magistratura appurerà le cause e le responsabilità, sembra che il problema sia nato nella fase di travaso dal camion al serbatoio del Gpl a seguito di un urto di un automezzo, ciò avrebbe fatto fuoriuscire del gas che poi si è infiammato ed esploso. Queste operazioni presentano sempre un rischio, i gas sono per loro natura infiammabili, ecco perché ci sono delle precise norme di sicurezza da rispettare, che non garantiscono al 100% ma almeno mitigano eventuali calamità. Evidentemente così non è alla Spezia. Evidentemente, si ritiene che in questa città certe cose non possano accadere. E non conta il fatto che a pochi chilometri, nei pressi di Porto Venere, è presente un terminale di rigassificazione tra i più importanti in Italia, impianto non accessibile al pubblico e sicuramente controllato seguendo i più alti standard di sicurezza.

L'Autorità Portuale ha ritenuto che si possano aggiungere ulteriori elementi di rischio senza nessun problema. Nel piazzale antistante l'ingresso del porto

(lato cimitero), dove ogni giorno centinaia di camion parcheggiano e transitano - ignari del pericolo -, area liberamente accessibile da chiunque, è stato installato un impianto di erogazione di Gnl (il Gpl e il Gnl sono gas ugualmente pericolosi allo stato liquido come nel caso di Roma e degli Stagnoni), impianto definito "mobile" che a ben vedere proprio mobile non sembra visto che non ha ruote ma solidi manufatti di cemento armato. Questo impianto ha un serbatoio che deve essere periodicamente riempito tramite operazioni di travaso da camion a cisterna, operazione quantomai simile a quella del distributore di Roma. Quindi già non bastava valutare la evidente probabilità di urti, visto l'intenso traffico di camion in manovra, ma visto che non sarebbe stato possibile l'installazione di un impianto così in uno spazio così ristretto si è anche ricorso anche a numerose deroghe alle norme tecniche (in materia di distanze di sicurezza. Intanto si è certi che mai nulla succederà, che mai un automezzo accidentalmente urterà il serbatoio o i camion cisterna. Come se non bastasse si è pure derogato l'inderogabile: l'impianto non rispetta la distanza dal cimitero (distanza non derogabile); non rispetta la distanza tra serbatoio ed erogatori (distanza non derogabile); non è stato valutato adeguatamente il rischio di vicinanza con il parcheggio dei camion e della loro area di manovra. Quindi, sorge spontanea una domanda: perché, pur essendo un impianto definito mobile al servizio dell'ambito portuale, non viene spostato all'interno dell'area portuale che ha ben altri presidi e monitoraggi di sicurezza. Ma evidentemente il tema sicurezza non è all'ordine del giorno". Lettera firmata.



07/23/2025 19:23

"La spaventosa esplosione dell'impianto di Gpl avvenuto a Roma apre importanti interrogativi riguardo alla sicurezza di impianti che nascono in quartieri abitati e che possono diventare vere e proprie bombe. La magistratura appurerà le cause e le responsabilità, sembra che il problema sia nato nella fase di travaso dal camion al serbatoio del Gpl a seguito di un urto di un automezzo, ciò avrebbe fatto fuoriuscire del gas che poi si è infiammato ed esploso. Queste operazioni presentano sempre un rischio, i gas sono per loro natura infiammabili, ecco perché ci sono delle precise norme di sicurezza da rispettare, che non garantiscono al 100% ma almeno mitigano eventuali calamità. Evidentemente così non è alla Spezia. Evidentemente, si ritiene che in questa città certe cose non possano accadere. E non conta il fatto che a pochi chilometri, nei pressi di Porto Venere, è presente un terminale di rigassificazione tra i più importanti in Italia, impianto non accessibile al pubblico e sicuramente controllato seguendo i più alti standard di sicurezza. L'Autorità Portuale ha ritenuto che si possano aggiungere ulteriori elementi di rischio senza nessun problema. Nel piazzale antistante l'ingresso del porto (lato cimitero), dove ogni giorno centinaia di camion parcheggiano e transitano - ignari del pericolo -, area liberamente accessibile da chiunque, è stato installato un impianto di erogazione di Gnl (il Gpl e il Gnl sono gas ugualmente pericolosi allo stato liquido come nel caso di Roma e degli Stagnoni), impianto definito "mobile" che a ben vedere proprio mobile non sembra visto che non ha ruote ma solidi manufatti di cemento armato. Questo impianto ha un serbatoio che deve essere periodicamente riempito tramite operazioni di travaso da camion a cisterna, operazione quantomai simile a quella del distributore di Roma. Quindi già non bastava valutare la evidente probabilità di urti, visto l'intenso traffico di camion in manovra, ma visto che non sarebbe stato possibile l'installazione di un impianto

Navigare Libera, il viaggio via mare per raccontare le mafie in regione

Un viaggio per mare fino al ponente ligure per testimoniare contro la presenza delle mafie. La prospettiva del mare, è la scelta di Navigare Libera: raccontare dall'acqua il radicamento delle mafie sul territorio ligure, ma anche i tanti anticorpi che quel territorio lo difendono. Da Levante a Ponente, dieci giorni di navigazione, circa 130 miglia, una barca di sette metri che in mezzo agli imprevisti ha toccato otto **porti** della regione, a ogni tappa un diverso equipaggio a bordo. Dalla Spezia fino a Dianio Marina, incontri a terra e confronti in mare. Per denunciare la pervasività di mafie e corruzione, a cominciare dalle ultime grandi inchieste che hanno terremotato le istituzioni. I **porti** crocevia di commercio ma anche di traffici illeciti. La Liguria, denuncia Libera, è maglia nera a livello nazionale, lo scorso anno ha registrato il maggior numero di casi di criminalità all'interno dei **porti**, ben 18. Merce contraffatta e narcotraffico, soprattutto cocaina. Dal 1994 sono nove almeno i clan mafiosi che hanno allungato i loro tentacoli sui grandi scali liguri, ma anche sui porticcioli. Poi ci sono i semi di solidarietà germogliati quasi ovunque: il riutilizzo sociale dei beni confiscati, le iniziative per il contrasto delle mafie e per la promozione dei diritti. La rotta dell'associazione contro le mafie nata 30 anni fa per volere di Don Luigi Ciotti si concluderà questo pomeriggio a Bordighera, proprio con il fondatore. Nelle ville un tempo di proprietà del clan ndranghetista dei Pellegrino, ora restituite alla collettività.



Shipping Italy

Ravenna

Per Next Geosolutions (Marnavi) un'acquisizione sottomarina da 36 milioni di euro

Navi Rilevato il 75,4% di Rana Subsea, società di **Ravenna** specializzata nella fornitura di servizi subacquei per il settore oil&gas di REDAZIONE SHIPPING ITALY Next Geosolutions Europe, società controllata dal gruppo armatoriale Marnavi e attiva nel campo delle geoscienze marine e dei servizi di supporto alle costruzioni offshore, ha acquisito il 75,4% del capitale sociale di Rana Subsea, società di **Ravenna** specializzata nella fornitura di servizi sottomarini e in particolare interventi subacquei per il settore oil&gas. Le sue attività includono ingegneria, lavori di installazione, ispezione, riparazione e manutenzione di strutture offshore, servizi di pre-commissioning e gestione di Diving Support Vessel. L'operazione prevede che NextGeo acquisisca il 75,4% di Rana Subsea (55,8% da Nettuno Holding e 19,6% dall'ing. Alessandro Buffa, a.d. di Rana) per un corrispettivo massimo di circa 36,7 milioni di euro, finanziato con mezzi propri: 26 milioni al closing e fino a 10,7 milioni nel 2026 in base ai risultati 2025. Buffa reinvestirà 6,2 milioni di euro acquistando azioni NextGeo, e resterà azionista di minoranza di Rana con una quota del 17,5%. È inoltre previsto un patto parasociale quinquennale con meccanismi di governance e opzioni put & call su un ulteriore 7,1% del capitale. "Questa acquisizione rappresenta una tappa fondamentale nella nostra strategia di espansione, confermando la volontà del Gruppo NextGeo di affermarsi come player di riferimento a livello internazionale, anche nel settore delle operazioni subsea" ha commentato Giovanni Ranieri, amministratore del Gruppo NextGeo. "L'operazione - ha aggiunto - consentirà a NextGeo di offrire un portafoglio di servizi ancora più completo e diversificato, con benefici tangibili in termini di efficienza, continuità operativa e solidità industriale, contribuendo inoltre ad una maggiore diversificazione e stabilizzazione dei ricavi del business". Alessandro Buffa, amministratore delegato di Rana Subsea, ha aggiunto: "Questa operazione segna per Rana un punto di svolta per lo sviluppo del business. L'ingresso nel gruppo NextGeo, con cui condividiamo valori e visione, rappresenta una strategia vincente per accelerare in modo sostenibile e strutturato il percorso di crescita che abbiamo intrapreso ormai da anni".

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



Shipping Italy
Per Next Geosolutions (Marnavi) un'acquisizione sottomarina da 36 milioni di euro

07/23/2025 12:33 Nicola Capuzzo

Navi Rilevato il 75,4% di Rana Subsea, società di Ravenna specializzata nella fornitura di servizi subacquei per il settore oil&gas di REDAZIONE SHIPPING ITALY Next Geosolutions Europe, società controllata dal gruppo armatoriale Marnavi e attiva nel campo delle geoscienze marine e dei servizi di supporto alle costruzioni offshore, ha acquisito il 75,4% del capitale sociale di Rana Subsea, società di Ravenna specializzata nella fornitura di servizi sottomarini e in particolare interventi subacquei per il settore oil&gas. Le sue attività includono ingegneria, lavori di installazione, ispezione, riparazione e manutenzione di strutture offshore, servizi di pre-commissioning e gestione di Diving Support Vessel. L'operazione prevede che NextGeo acquisisca il 75,4% di Rana Subsea (55,8% da Nettuno Holding e 19,6% dall'ing. Alessandro Buffa, a.d. di Rana) per un corrispettivo massimo di circa 36,7 milioni di euro, finanziato con mezzi propri: 26 milioni al closing e fino a 10,7 milioni nel 2026 in base ai risultati 2025. Buffa reinvestirà 6,2 milioni di euro acquistando azioni NextGeo, e resterà azionista di minoranza di Rana con una quota del 17,5%. È inoltre previsto un patto parasociale quinquennale con meccanismi di governance e opzioni put & call su un ulteriore 7,1% del capitale. "Questa acquisizione rappresenta una tappa fondamentale nella nostra strategia di espansione, confermando la volontà del Gruppo NextGeo di affermarsi come player di riferimento a livello internazionale, anche nel settore delle operazioni subsea" ha commentato Giovanni Ranieri, amministratore del Gruppo NextGeo. "L'operazione - ha aggiunto - consentirà a NextGeo di offrire un portafoglio di servizi ancora più completo e diversificato, con benefici tangibili in termini di efficienza, continuità operativa e solidità industriale, contribuendo inoltre ad una maggiore diversificazione e stabilizzazione dei ricavi del business". Alessandro Buffa, amministratore delegato di Rana Subsea, ha aggiunto: "Questa operazione segna

Agenparl

Livorno

Zona logistica semplificata Toscana, insediato il Comitato di indirizzo

(AGENPARL) - Wed 23 July 2025 Zona logistica semplificata Toscana, insediato il Comitato di indirizzo L'assessore Marras: "E' l'inizio di una nuova fase per il rilancio dei territori interessati" Scritto da Massimo Orlandi, mercoledì 23 luglio 2025 Diventa pienamente attiva la Zona logistica semplificata Toscana, permettendo così alle imprese dei territori coinvolti di accedere ai vantaggi che ne derivano. L'ultimo atto per renderla operativa, e cioè l'insediamento del Comitato di indirizzo, è stato infatti espletato oggi con la prima riunione del comitato. Grazie a questo ultimo adempimento la Zls potrà iniziare la sua azione, volta a semplificare le procedure amministrative e a favorire lo sviluppo economico nelle aree portuali, retroportuali, logistiche e interportuali. Il Comitato di Indirizzo avrà il compito di attuare le funzioni della ZLS, di coordinare le procedure, di ridurre i tempi e di fornire supporto economico alle imprese. "Esprimiamo grande soddisfazione per l'avvio della piena operatività della ZLS, che rappresenta un passo concreto verso la semplificazione amministrativa e la promozione degli investimenti produttivi all'interno del suo perimetro" ha detto l'assessore a economia e turismo Leonardo Marras. "Si avvia finalmente una nuova fase strategica per il rilancio economico e logistico del territorio, nel segno dell'efficienza, della condivisione e della visione di lungo periodo". "Il 2 settembre - ha aggiunto Marras - si terrà la prima seduta successiva all'insediamento, durante la quale sarà esaminato il piano di lavoro e verrà formalmente avviata la Consulta permanente. Questo organismo, di fondamentale importanza, è composto da tutte le amministrazioni territoriali coinvolte, nonché dai principali attori sociali: organizzazioni sindacali, associazioni di categoria regionali e di settore. L'obiettivo è garantire che ogni avanzamento dell'operato della Zona Logistica Semplificata (ZLS) sia frutto di un processo partecipativo ampio e condiviso, capace di valorizzare le competenze e le istanze della comunità economica interessata". Cos'è la Zls Le Zone logistiche semplificate, insieme alle Zone economiche speciali, sono due strumenti introdotti dal governo nel 2018 che danno la possibilità alle Regioni di individuare delle zone funzionali basate sulle infrastrutture portuali, in cui si applicano condizioni incentivanti e amministrative particolarmente favorevoli alle imprese, per una durata massima di 7 anni prorogabili per ulteriori 7. Si sviluppano così aree a forte capacità produttiva, in cui si instaurano regimi economico-giuridici favorevoli in deroga alla normativa ordinaria, strettamente connesse con i principali poli logistici (porti, interporti). In tali aree opera inoltre il credito di imposta a sostegno investimenti previsto dall'art.13 del decreto legge 60/2024. In Toscana è stata configurata una struttura di Zls 'policentrica', che punti cioè a coinvolgere ed integrare



The screenshot shows a news article from Agenparl. The title is "Zona logistica semplificata Toscana, insediato il Comitato di indirizzo". The date and time are "07/23/2025 17:36". The article text is partially visible, starting with "(AGENPARL) - Wed 23 July 2025 Zona logistica semplificata Toscana, insediato il Comitato di indirizzo L'assessore Marras: 'E' l'inizio di una nuova fase per il rilancio dei territori interessati'".

Agenparl

Livorno

funzionalmente, a partire dalle 4 aree portuali della Costa (Livorno, Piombino, Marina di Carrara, Portoferraio), le altre principali infrastrutture logistiche regionali quali l'interporto toscano Amerigo Vespucci di Guasticce a Livorno e l'aeroporto di Pisa come nodi di prossimità, nonché l'interporto Toscana centrale di Prato come nodo di collegamento modale. La composizione del Comitato di indirizzo L'organo è composto dai seguenti rappresentanti: il presidente della Regione o il suo delegato, i presidenti dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale e dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale; un rappresentante del Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero delle imprese e del Made in Italy. E ancora l'amministratore unico del Consorzio industriale che insiste nell'area, vale a dire il Consorzio per la Zona industriale apuana (Zia), un rappresentante delle Camere di Commercio che insistono sul territorio, i presidenti delle province di Massa-Carrara, Livorno, Prato e Pisa (come uditori), il presidente della Città Metropolitana di Firenze (uditore), infine (anch'essi come uditori) i sindaci di Carrara, Collesalveti, Campi Bisenzio, Livorno, Massa, Piombino, Pisa, Portoferraio e Prato. Tutte le informazioni e gli aggiornamenti sulla ZLS Toscana sono reperibili nella pagina dedicata del sito della Regione <http://phplist.servizi.tix.it/rt-ToscanaNotizie/lt.php?>

tid=ngXUYI/lvcGynoTfyScKMPMRR+/Jtl67mlyw09MwEknReaX0w/BdPbjfeig/QH/E 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.

Informatore Navale

Livorno

"Livorno, Piombino e Portoferraio, avanti tutta sul cold ironing" soddisfazione del commissario straordinario dell'AdSP

Procedono speditamente i lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing a **Livorno**, Piombino e Portoferraio, affidati dopo gara al Consorzio Integra e finanziati complessivamente con 77,5 mln di euro provenienti dal PNRR e dal relativo Fondo complementare Davide Gariglio: "Rispettato ad oggi il cronoprogramma dei lavori. Tra poco più di un anno i tre porti del Sistema saranno attrezzati per alimentare la sosta delle navi a banchina" Nello scalo portuale labronico l'obiettivo è quello di realizzare una sottostazione all'interno dell'area Enel ex-centrale Marzocco e tre cabine di conversione a servizio rispettivamente dei passeggeri (comprese le crociere) e container, la prima da ubicare all'interno degli attuali silos, la seconda cabina da posizionare nell'area destinata al futuro terminal crociere in prossimità della Calata Alto Fondale, l'ultima presso la Darsena Toscana. La notizia è che ad oggi è stata realizzata una parte consistente dei percorsi in scavo con la posa dei cavidotti sia nell'area passeggeri che in quella dei container. Sono inoltre partiti i lavori di trivellazione orizzontale controllata del sottosuolo per la posa dei cavidotti nei pressi del del ponte girevole prospiciente la Fortezza Vecchia (lavori completati) e sul Canale dei Navicelli (lavori in corso). Avviati anche gli interventi per la realizzazione delle cabine di conversione sulla Calata Sgarallino e in Darsena Toscana. Anche nel porto di Piombino sono stati di fatto realizzati e quasi completamente terminati i percorsi in scavo con la posa dei cavidotti ed è stata completata la fondazione per la cabina di conversione. Stesso risultato per lo scalo portuale elbano, nel quale sono al momento in corso sia la posa dei cavi che i lavori di costruzione la cabina di conversione. "Dalla consegna dei lavori, avvenuta nell'ultimo trimestre 2023, le ditte appaltatrici e gli Uffici tecnici della Port Authority, che ringrazio per il fattivo impegno, si sono dati da fare per rispettare il cronoprogramma" ha dichiarato il commissario straordinario dell'AdSP, Davide Gariglio. "Se tutto dovesse procedere come previsto, tra poco più di un anno i porti di Piombino/Portoferraio e, a seguire, quello di **Livorno** saranno attrezzati per alimentare la sosta delle navi a banchina" ha aggiunto, sottolineando l'importanza strategica di un lavoro che sino ad oggi ha raggiunto risultati tanto apprezzabili da essere stati meritoriamente sottolineati da Transport & Environment (T&E), una importante organizzazione europea per la decarbonizzazione dei trasporti, che in base ai dati forniti da DNV ha pubblicato uno studio in cui ha fatto il punto della situazione sullo stato di avanzamento dei diversi progetti in corso per l'elettrificazione delle banchine di 31 porti europei. "Dall'analisi di T&E emerge come il **porto** di **Livorno** sia a livello europeo uno dei pochi ad aver installato o appaltato più della metà dei lavori di realizzazione degli impianti di cold ironing - è il commento di Gariglio - si tratta di un apprezzamento che, lungi

Informatore Navale	
"Livorno, Piombino e Portoferraio, avanti tutta sul cold ironing" soddisfazione del commissario straordinario dell'AdSP	
07/23/2025 16:48	
<p>Procedono speditamente i lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing a Livorno, Piombino e Portoferraio, affidati dopo gara al Consorzio Integra e finanziati complessivamente con 77,5 mln di euro provenienti dal PNRR e dal relativo Fondo complementare Davide Gariglio: "Rispettato ad oggi il cronoprogramma dei lavori. Tra poco più di un anno i tre porti del Sistema saranno attrezzati per alimentare la sosta delle navi a banchina" Nello scalo portuale labronico l'obiettivo è quello di realizzare una sottostazione all'interno dell'area Enel ex-centrale Marzocco e tre cabine di conversione a servizio rispettivamente dei passeggeri (comprese le crociere) e container, la prima da ubicare all'interno degli attuali silos, la seconda cabina da posizionare nell'area destinata al futuro terminal crociere in prossimità della Calata Alto Fondale, l'ultima presso la Darsena Toscana. La notizia è che ad oggi è stata realizzata una parte consistente dei percorsi in scavo con la posa dei cavidotti sia nell'area passeggeri che in quella dei container. Sono inoltre partiti i lavori di trivellazione orizzontale controllata del sottosuolo per la posa dei cavidotti nei pressi del del ponte girevole prospiciente la Fortezza Vecchia (lavori completati) e sul Canale dei Navicelli (lavori in corso). Avviati anche gli interventi per la realizzazione delle cabine di conversione sulla Calata Sgarallino e in Darsena Toscana. Anche nel porto di Piombino sono stati di fatto realizzati e quasi completamente terminati i percorsi in scavo con la posa dei cavidotti ed è stata completata la fondazione per la cabina di conversione. Stesso risultato per lo scalo portuale elbano, nel quale sono al momento in corso sia la posa dei cavi che i lavori di costruzione la cabina di conversione. "Dalla consegna dei lavori, avvenuta nell'ultimo trimestre 2023, le ditte appaltatrici e gli Uffici tecnici della Port Authority, che ringrazio per il fattivo impegno, si sono dati da fare per rispettare il cronoprogramma" ha dichiarato il commissario straordinario dell'AdSP, Davide Gariglio. "Se tutto dovesse procedere come previsto, tra poco più di un anno i porti di Piombino/Portoferraio e, a seguire, quello di Livorno saranno attrezzati per alimentare la sosta delle navi a banchina" ha aggiunto, sottolineando l'importanza strategica di un lavoro che sino ad oggi ha raggiunto risultati tanto apprezzabili da essere stati meritoriamente sottolineati da Transport & Environment (T&E), una importante organizzazione europea per la decarbonizzazione dei trasporti, che in base ai dati forniti da DNV ha pubblicato uno studio in cui ha fatto il punto della situazione sullo stato di avanzamento dei diversi progetti in corso per l'elettrificazione delle banchine di 31 porti europei. "Dall'analisi di T&E emerge come il porto di Livorno sia a livello europeo uno dei pochi ad aver installato o appaltato più della metà dei lavori di realizzazione degli impianti di cold ironing - è il commento di Gariglio - si tratta di un apprezzamento che, lungi dall'ingenerare appagamento per gli obiettivi raggiunti, rappresenta per questa Autorità Portuale un</p>	

Informatore Navale

Livorno

dall'ingenerare appagamento per gli obiettivi raggiunti, rappresenta per questa Autorità Portuale un ulteriore stimolo a proseguire con ancora maggiore determinazione verso il raggiungimento del traguardo finale".

Citta della Spezia

Piombino, Isola d' Elba

Anche Vela Tradizionale tra i protagonisti del progetto "Cambio di rotta" della Fondazione Isola d'Elba

Nato grazie a un progetto di Patrizia Lupi per la Fondazione Isola d'Elba in collaborazione con la Lega Navale di Portoferraio, le Scuole superiori elbane e la Fondazione Exodus La Mammoletta, il progetto "Cambio di Rotta" ha raccolto intorno a sé numerose adesioni anche fuori dall'Isola. Fra queste l'associazione Vela Tradizionale che ogni anno, dalla Spezia, raggiunge l'Elba con Pandora, una bellissima goletta in legno, riproduzione fedele di quelle del '700, partecipante e vincitrice di numerose regate storiche in tutta Italia. E' utilizzata come scuola di mariniera per giovanissimi "aspiranti marinai" dai 6 ai 17 anni, alcuni con disabilità, alla scoperta della loro vocazione marinara insieme al piacere di condividere nel team le fatiche e le emozioni dell'andar per mare. Quest'anno erano due le imbarcazioni in visita all'Elba, a Pandora si è affiancata una seconda goletta in legno, Amore Mio, ambedue in Darsena a Portoferraio, che grazie alla grande disponibilità dei volontari dell'associazione, per due fine settimana hanno ospitato i partner del progetto, raccontando avventure e storie di mare ma anche racconti di inclusione e solidarietà. Coinvolgente lo scambio di esperienze fra i giovani de La Mammoletta che dispongono di due imbarcazioni a vela, Bamboo e Mariateresa, con le quali effettuano numerose uscite didattiche con la guida esperta di Stanislao Pecchioli e lo skipper Francesco Busalacchi, e l'equipaggio delle due golette. Altrettanto partecipato l'incontro con i ragazzi "fragili", ma ormai grandi amici grazie alla guida affettuosa e costante di Antonella Colli con Franco Ascione di Tip Tap One ASD, che hanno trascorso insieme ai ragazzi del Pandora e di Amore Mio una bellissima giornata a bordo fra musica, balli e storie d'avventura. Oltre a Vela Tradizionale, i partner pubblici e privati del progetto Cambio di Rotta sono la Capitaneria di **porto** di Portoferraio, Usl Toscana Nord zona distretto Elba e U.F. SerD, il Circolo della Vela di Marciana Marina, le Pro Loco di Portoferraio, Capoliveri e **Porto** Azzurro, le Cooperative Sociali Arca e LINC, Incontriamoci in Diversi APS, Tip Tap One ASD, il Club del Mare di Campo, Auser odv, Dialogo odv, Associazione Astrofilii elbani, Elba Officinale Aps, Elba del Vicino di Rio, ASD Vela Tradizionale, Circolo degli Artisti di Portoferraio, SIMTUR con Enjoy Elba Magazine, Infoelba, Generazione Mare, Igiene Service srl, Locman. Con questi sono state organizzate, escursioni a mare e appuntamenti a terra per parlare di Elba, mare, nautica, cultura e società. Il progetto Cambio di rotta è realizzato grazie al bando "Siete Presente. Giovani e associazionismo. Ed. 2025, a valere sul progetto "GiovaniSì crescere nel presente", promosso dal Cesvot e finanziato da Regione Toscana - Giovanisì, in accordo con la presidenza del Consiglio dei ministri Dipartimento per le Politiche Giovanili e il Servizio Civile Universale, con il contributo della Fondazione Livorno.



Nato grazie a un progetto di Patrizia Lupi per la Fondazione Isola d'Elba in collaborazione con la Lega Navale di Portoferraio, le Scuole superiori elbane e la Fondazione Exodus La Mammoletta, il progetto "Cambio di Rotta" ha raccolto intorno a sé numerose adesioni anche fuori dall'Isola. Fra queste l'associazione Vela Tradizionale che ogni anno, dalla Spezia, raggiunge l'Elba con Pandora, una bellissima goletta in legno, riproduzione fedele di quelle del '700, partecipante e vincitrice di numerose regate storiche in tutta Italia. E' utilizzata come scuola di mariniera per giovanissimi "aspiranti marinai" dai 6 ai 17 anni, alcuni con disabilità, alla scoperta della loro vocazione marinara insieme al piacere di condividere nel team le fatiche e le emozioni dell'andar per mare. Quest'anno erano due le imbarcazioni in visita all'Elba, a Pandora si è affiancata una seconda goletta in legno, Amore Mio, ambedue in Darsena a Portoferraio, che grazie alla grande disponibilità dei volontari dell'associazione, per due fine settimana hanno ospitato i partner del progetto, raccontando avventure e storie di mare ma anche racconti di inclusione e solidarietà. Coinvolgente lo scambio di esperienze fra i giovani de La Mammoletta che dispongono di due imbarcazioni a vela, Bamboo e Mariateresa, con le quali effettuano numerose uscite didattiche con la guida esperta di Stanislao Pecchioli e lo skipper Francesco Busalacchi, e l'equipaggio delle due golette. Altrettanto partecipato l'incontro con i ragazzi "fragili", ma ormai grandi amici grazie alla guida affettuosa e costante di Antonella Colli con Franco Ascione di Tip Tap One ASD, che hanno trascorso insieme ai ragazzi del Pandora e di Amore Mio una bellissima giornata a bordo fra musica, balli e storie d'avventura. Oltre a Vela Tradizionale, i partner pubblici e privati del progetto Cambio di Rotta sono la Capitaneria di porto di Portoferraio, Usl Toscana Nord zona distretto Elba e U.F. SerD, il Circolo della Vela di Marciana Marina, le Pro Loco di Portoferraio, Capoliveri

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Metinvest-Danieli a Piombino, finalmente si reindustrializza

Piero Neri: «Ora è indispensabile il completamento delle infrastrutture»
LIVORNO. «Finalmente una risposta che ben quattro ministeri, la Regione Toscana ed il Comune di Piombino ritengono concreta, vera e affidabile. Dopo lunghi anni di incertezze è possibile tornare ad avere una prospettiva dell'avvio della reindustrializzazione di questa parte della costa toscana unitamente alla salvaguardia dei livelli occupazionali». Queste le parole con cui Piero Neri, presidente della delegazione di **Livorno** di Confindustria Toscana Centro e Costa, interviene per commentare l'accordo «definitivo e vincolante» sottoscritto «tra il gruppo ucraino Metinvest, uno dei più importanti in Europa, e Danieli, una multinazionale italiana che produce impianti per la siderurgia»: una intesa che «prevede un investimento da 2,5 miliardi di euro e la produzione fino a 2,7 milioni di tonnellate di acciaio all'anno». «La reindustrializzazione - tiene a sottolineare il leader confindustriale livornese - è stato ed è uno degli obiettivi della nostra Confindustria: un "mantra" che oggi è indicato da molti come indispensabile e prioritario per il Paese e per l'Europa». A tal riguardo, Neri guarda al fatto che «sono trascorsi oltre dieci anni dalla dichiarazione del nostro territorio come area di crisi industriale complessa»: il fulcro di quella dichiarazione è stata proprio «la crisi della grande acciaieria di Piombino che è durata fino a questi giorni con cambi di proprietà e cambi di piani di impresa». Il presidente della delegazione labronica di Confindustria Toscana Centro e Costa segnala che l'intesa fra Metinvest e Danieli indica che «l'impianto sarà attivo dalla fine del 2028 e sarà a "a basso impatto ambientale e ad alta efficienza"». Aggiungendo poi: «Dall'inizio del 2026 la nuova società proporrà l'assunzione alle proprie dipendenze agli 800 lavoratori considerati in esubero dalla Jsw, azienda che a sua volta è impegnata nel rilancio di una parte delle proprie attività ed al mantenimento di una quota di personale». C'è un ulteriore aspetto che Neri mette in rilievo: «Ritengo che nell'accordo sia prevista l'accelerazione di dinamiche funzionali al sistema industriale del comprensorio. Mi riferisco in particolare al completamento delle infrastrutture portuali, viarie e ferroviarie, che anche in questi giorni Confindustria ha indicato come necessarie sia per la nuova acciaieria che per le attività industriali già insediate nel porto di Piombino».



DRAGAGGIO PORTO PESCARA: DI MARCO PRESENTA RISOLUZIONE IN CONSIGLIO REGIONALE

PESCARA - "Serve un intervento urgente, non più rinviabile, per sbloccare la situazione drammatica del porto di Pescara e restituire dignità e operatività a un'infrastruttura strategica per l'economia cittadina e regionale": così il vicepresidente della Commissione Ambiente, Infrastrutture e Territorio del Consiglio regionale, Antonio Di Marco, annuncia il deposito della risoluzione che impegna la Giunta a intervenire senza indugi per avviare finalmente il dragaggio dei fondali del porto canale. "La situazione - spiega Di Marco - è ferma da mesi, nonostante annunci e incontri ufficiali, l'ultimo dei quali al Ministero delle Infrastrutture lo scorso 2 luglio. Nulla però si è mosso: i dati tecnici promessi entro il 3 luglio non sono mai arrivati, gli armatori continuano a operare in condizioni precarie e il rischio è il tracollo dell'intero comparto economico legato al porto. I fondali sono sempre più insabbiati, non si garantisce più sicurezza, né rispetto ambientale, né funzionalità idrica per la città". Nella risoluzione presentata al Consiglio regionale, chiedo formalmente alla Giunta: l'istituzione immediata di una commissione **portuale** permanente composta da tutte le parti interessate (Direzione Marittima, Comune, Regione, **Autorità Portuale**, Associazione Armatori); la quantificazione dei danni economici, ambientali e idrici causati dal mancato dragaggio, che si aggravano durante la stagione turistica; una presa di responsabilità politica e istituzionale che finalmente trasformi impegni e dichiarazioni in opere reali. "Il porto di Pescara non può essere ancora ostaggio della burocrazia e dell'inerzia e non deve divenire sfondo della prossima campagna elettorale ormai aperta per il ritorno al voto della città, come rischia di accadere, visto l'improvviso ritorno di attenzione del sindaco su un argomento trascurato da mesi. La Regione si faccia carico delle sue responsabilità: servono tempi certi, fondi e risposte - conclude Di Marco -. La mia risoluzione vuole rimettere al centro il problema, che non è degli armatori, ma di un'intera città e di una filiera economica che la politica regionale ha il dovere di tutelare", conclude la nota.



DRAGAGGIO PORTO PESCARA: D'ALFONSO, "RIUNIONI A RAFFICA E ANNUNCITE, MA I FANGHI RESTANO DOVE SONO"

PESCARA - "Sul tema del dragaggio da due settimane si continuano a svolgere riunioni importanti, in presenza a Roma, a distanza da Pescara, dalle luminose e illuminate stanze di piazza Unione. Riunioni caratterizzate dal vecchio vezzo dell'annuncite, inframmezzato dai 'faremo', 'diremo', 'realizzeremo', rinviando tutto a settembre, per portare via in realtà una cifra irrisoria di fanghi, 25mila metri cubi". Nelle ore in cui gli armatori sono sul piede di guerra per il mancato dragaggio del porto canale di Pescara, tornato ad essere ostruito dalla sabbia, interviene il deputato del pd, ed ex sindaco di Pescara Luciano D'Alfonso. L'INTERVENTO DI D'ALFONSO La lunga, intricata e intrigante vicenda del porto di Pescara impone di cambiare metodo di lavoro: alle mille riunioni dialoganti e conviviali dobbiamo far subentrare la capacità di creare dossier, di riannodare le fila, capire dove si è sbagliato e si è registrato ritardo, e rilanciare l'azione amministrativa imponendo la partecipazione di tutte le figure di ruolo e di governo, a partire da Roma". E tale azione diventa un imperativo oggi quando dai social si sta levando un crescente Tam Tam direttamente dalla marineria, senza alcuna voce ufficiale

dalle Istituzioni, per annunciare la 'rinuncia' alla Processione di Sant'Andrea domenica prossima, 27 luglio. Quella nei confronti di Sant'Andrea, a Pescara, non è una venerazione qualunque, ma è il rispetto verso quello che è a tutti gli effetti quasi un compatrono della città, con San Cetto. È il Santo che fotografa la vocazione economica della città nata sul mare, per il mare e con il mare, e che dal dopoguerra in poi ha avuto nella pesca prima, nel commercio dopo, le sue privilegiate chiavi di sviluppo. La marineria è sempre stata una forza per la città, una roccia di solidità che non guarda, come dicevano i nonni, al bello e al cattivo tempo, ma conosce solo un imperativo: sciogliere gli ormeggi per portare il pane a casa. E quella Festa, che ha resistito alla tendenza modaiola della proliferazione dei festival, ha sempre rappresentato un momento per fare comunità con tutta la città, per rinsaldare i legami che le corde del Santo hanno con pazienza costruito, e anche per far emergere le necessità di una categoria che ha bisogno di dialogo, ascolto e risposta. Da giorni proprio quella categoria, utilizzando lo strumento tanto formidabile quanto gravemente sacramentale del social, ha annunciato la propria 'rinuncia' alla Processione per il mancato dragaggio del porto canale che renderebbe impossibile, impraticabile e pericolosa l'uscita delle barche. In conseguenza di ciò la statua di Sant'Andrea che resterebbe a terra e non potrebbe portare la propria benedizione nelle acque e l'omaggio alle anime di quei pescatori che hanno dato la vita per il mestiere. Per la prima volta, non sono, fino a oggi, le Istituzioni preposte, Direzione Marittima, Comune, Regione, **Autorità Portuale**, a ufficializzare eventuali problematiche che imporrebbero una sospensione della tradizione, ma direttamente i protagonisti di quella



PESCARA - "Sul tema del dragaggio da due settimane si continuano a svolgere riunioni importanti, in presenza a Roma, a distanza da Pescara, dalle luminose e illuminate stanze di piazza Unione. Riunioni caratterizzate dal vecchio vezzo dell'annuncite, inframmezzato dai 'faremo', 'diremo', 'realizzeremo', rinviando tutto a settembre, per portare via in realtà una cifra irrisoria di fanghi, 25mila metri cubi". Nelle ore in cui gli armatori sono sul piede di guerra per il mancato dragaggio del porto canale di Pescara, tornato ad essere ostruito dalla sabbia, interviene il deputato del pd, ed ex sindaco di Pescara Luciano D'Alfonso. L'INTERVENTO DI D'ALFONSO La lunga, intricata e intrigante vicenda del porto di Pescara impone di cambiare metodo di lavoro: alle mille riunioni dialoganti e conviviali dobbiamo far subentrare la capacità di creare dossier, di riannodare le fila, capire dove si è sbagliato e si è registrato ritardo, e rilanciare l'azione amministrativa imponendo la partecipazione di tutte le figure di ruolo e di governo, a partire da Roma". E tale azione diventa un imperativo oggi quando dai social si sta levando un crescente Tam Tam direttamente dalla marineria, senza alcuna voce ufficiale dalle Istituzioni, per annunciare la 'rinuncia' alla Processione di Sant'Andrea domenica prossima, 27 luglio. Quella nei confronti di Sant'Andrea, a Pescara, non è una venerazione qualunque, ma è il rispetto verso quello che è a tutti gli effetti quasi un compatrono della città, con San Cetto. È il Santo che fotografa la vocazione economica della città nata sul mare, per il mare e con il mare, e che dal dopoguerra in poi ha avuto nella pesca prima, nel commercio dopo, le sue privilegiate chiavi di sviluppo. La marineria è sempre stata una forza per la città, una roccia di solidità che non

Abruzzo Web

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

storia. Credo che a questo punto delle considerazioni e delle domande siano d'obbligo e soprattutto urgenti: la prima, la più emergente, la rivolgo alla Direzione Marittima e all'**Autorità Portuale**, ossia se lo stato attuale dei fondali consenta o meno la tradizionale processione di Sant'Andrea e il transito in sicurezza dei pescherecci destinati a formare il corteo di barche al seguito. E poi: sul tema del dragaggio da due settimane si continuano a svolgere riunioni importanti, in presenza a Roma, a distanza da Pescara, dalle luminose e illuminate stanze di piazza Unione. Riunioni caratterizzate dal vecchio vezzo dell'annunciate, inframmezzato dai 'faremo', 'diremo', 'realizzeremo', rinviando tutto a settembre, per portare via in realtà una cifra irrisoria di fanghi, 25mila metri cubi. Riunioni determinate dal riaccendersi della protesta della stessa marineria, che ha scelto un'unica arma, non occupazioni stradali, picchetti, urla, o mobilitazioni. Ma il semplice richiamo di una sirena lasciata suonare ogni venerdì dalle due banchine del porto, una sirena che ha innescato una sorta di conto alla rovescia di cui non conosciamo termini, distanze temporali né tantomeno scadenze. A questo punto ritengo sia chiaro che il vecchio metodo del riunirsi non abbia portato i risultati forse sperati, forse tardivi. Credo dunque che vada recuperata con massima urgenza, senza tener conto della pigrizia suggerita dall'estate, la capacità di fare dossier: interpelliamo, convochiamo e riuniamo tutte le intelligenze istituzionali necessarie, tecniche e politiche, considerando che il porto di Pescara è scalo di interesse nazionale. Chiamiamo a raccolta chi ha potere e capacità di decisione e di disposizione, e individuiamo subito risorse, strumenti, corsie di transito delle carte e tavoli di firma per quantizzare e temporizzare in modo puntuale e preciso l'azione della draga. Il metodo che suggerisco l'ho praticato ampiamente quando ho avuto responsabilità politiche e amministrative, prima come sindaco e poi come presidente della Regione, proprio in relazione al porto e al risanamento delle acque. Ci tengo a ricordare la definizione del Piano Regolatore **Portuale** durante il mio mandato da Sindaco, uno strumento fondamentale che è entrato in vigore, dopo un'inerzia di lunghi anni, solo quando sono diventato Presidente della Regione. Un altro fronte di impegno cruciale è stato quello relativo alla depurazione e al parco depurativo. La Giunta regionale che ho presieduto aveva impresso una forte accelerazione sul tema del disinquinamento dei fiumi e del sistema idrico integrato. Ad esempio, per il depuratore di Pescara - il più grande della regione - abbiamo assegnato 8,5 milioni di euro derivanti dal decreto Sblocca Italia (2015) e 4 milioni previsti dal Masterplan (2016). Inoltre, 20 milioni di euro presi dal Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2021 sono stati destinati al parco depurativo, per un totale di 32,5 milioni di euro. Nei primi due anni di legislatura abbiamo attivato un piano di risanamento idrico che contava su complessivi 170.878.577 euro per realizzare opere mirate a ottimizzare, anche con nuove costruzioni, il sistema della depurazione, della rete fognaria e degli acquedotti, tendendo alla rinaturalizzazione e al risanamento dei fiumi e delle acque marine per la tutela della balneazione. È evidente che non possiamo più limitarci a interventi spot o a soluzioni tampone. È necessaria una strategia vera e puntuale di manutenzione costante del sistema portualità di Pescara, ricordando che è proprio quell'asse la ragione per cui Pescara

Abruzzo Web

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

è Pescara. Facciamolo oggi, per rispetto alla marineria e al suo Sant'Andrea.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Potenziare il traffico marittimo commerciale, consegnati i lavori per l'adeguamento della banchina 23

Previsti consolidamento e riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale **ANCONA** - L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha consegnato oggi i lavori per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del **porto di Ancona**. Sarà realizzato un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. I lavori, con un importo di aggiudicazione di 11.852.746 euro, saranno realizzati dal raggruppamento temporaneo di imprese composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding. La durata stimata dei lavori è di 540 giorni. Il progetto dell'intervento prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina di lunghezza pari a 265 metri e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione per circa 4 mila metri quadrati e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. Sulla banchina, adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi grazie all'intervento, sarà mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. I lavori permetteranno di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina. La banchina 23 sarà dotata della predisposizione all'elettrificazione e sarà interessata dal progetto di dragaggio del bacino portuale che coinvolgerà la darsena commerciale con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, di cui l'Autorità di sistema portuale ha appena pubblicato il bando di gara. In preparazione dell'intervento di consolidamento della banchina 23, sono state demolite le gru portainer presenti, Badoni e Paceco, non più utilizzate. Il rinnovamento della banchina 23 è parte del progetto di modernizzazione delle infrastrutture dello scalo dorico che l'Autorità di sistema portuale sta portando avanti. Un percorso che ha incluso la rinascita della banchina 22, la costruzione in corso della 27, la realizzazione della nuova pavimentazione delle banchine 19-20-21 e il rinnovo della 13, già tornata operativa. "Stiamo investendo per un continuo rinnovamento delle infrastrutture portuali - dice Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -, un processo per migliorare le potenzialità del **porto di Ancona**, per cogliere i cambiamenti del mercato internazionale attraendo nuovi traffici marittimi e creare nuove opportunità di sviluppo per l'economia blu e del territorio".



07/23/2025 13:59

Previsti consolidamento e riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale ANCONA - L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha consegnato oggi i lavori per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del porto di Ancona. Sarà realizzato un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. I lavori, con un importo di aggiudicazione di 11.852.746 euro, saranno realizzati dal raggruppamento temporaneo di imprese composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding. La durata stimata dei lavori è di 540 giorni. Il progetto dell'intervento prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina di lunghezza pari a 265 metri e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione per circa 4 mila metri quadrati e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. Sulla banchina, adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi grazie all'intervento, sarà mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. I lavori permetteranno di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina. La banchina 23 sarà dotata della predisposizione all'elettrificazione e sarà interessata dal progetto di dragaggio del bacino portuale che coinvolgerà la darsena commerciale con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, di cui l'Autorità di sistema portuale ha appena pubblicato il bando di

Corriere Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona, consegnati i lavori per il consolidamento e la riparazione della banchina 23

ANCONA - Nel **porto** di **Ancona** l'AdSP ha consegnato i lavori per il consolidamento e la riparazione della banchina 23, al fine di migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. L'adeguamento strutturale dell'infrastruttura sarà realizzato, per un valore di 11.852.746 euro, dal raggruppamento temporaneo di imprese composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding. La durata stimata dei lavori è di 540 giorni. Il progetto prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina di lunghezza pari a 265 metri e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione per circa 4 mila metri quadrati e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. Sulla banchina, adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi grazie all'intervento, sarà mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. I lavori permetteranno di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a

ciglio banchina. La banchina 23 sarà dotata della predisposizione all'elettrificazione e sarà interessata dal progetto di dragaggio del bacino portuale che coinvolgerà la darsena commerciale con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, di cui l'Autorità di sistema portuale ha appena pubblicato il bando di gara. In preparazione dell'intervento di consolidamento della banchina 23, sono state demolite le gru portainer presenti, Badoni e Paceco, non più utilizzate. Il rinnovamento della banchina 23 è parte del progetto di modernizzazione delle infrastrutture dello scalo dorico che l'Autorità di sistema portuale sta portando avanti. Un percorso che ha incluso la rinascita della banchina 22, la costruzione in corso della 27, la realizzazione della nuova pavimentazione delle banchine 19-20-21 e il rinnovo della 13, già tornata operativa. "Stiamo investendo per un continuo rinnovamento delle infrastrutture portuali - dice Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -, un processo per migliorare le potenzialità del **porto** di **Ancona**, per cogliere i cambiamenti del mercato internazionale attraendo nuovi traffici marittimi e creare nuove opportunità di sviluppo per l'economia blu e del territorio".



07/23/2025 14:10

ANCONA - Nel porto di Ancona l'AdSP ha consegnato i lavori per il consolidamento e la riparazione della banchina 23, al fine di migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. L'adeguamento strutturale dell'infrastruttura sarà realizzato, per un valore di 11.852.746 euro, dal raggruppamento temporaneo di imprese composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding. La durata stimata dei lavori è di 540 giorni. Il progetto prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina di lunghezza pari a 265 metri e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione per circa 4 mila metri quadrati e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. Sulla banchina, adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi grazie all'intervento, sarà mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. I lavori permetteranno di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina. La banchina 23 sarà dotata della predisposizione all'elettrificazione e sarà interessata dal progetto di dragaggio del bacino portuale che coinvolgerà la darsena commerciale con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, di cui l'Autorità di sistema portuale ha appena pubblicato il bando di gara. In preparazione dell'intervento di consolidamento della banchina 23, sono state demolite le gru portainer presenti, Badoni e Paceco, non più utilizzate. Il rinnovamento della banchina 23 è parte del progetto di modernizzazione delle infrastrutture dello scalo dorico che l'Autorità di sistema portuale sta portando avanti. Un percorso che ha incluso la rinascita della banchina 22, la costruzione in corso della 27, la realizzazione della nuova pavimentazione delle banchine 19-20-

Il Nautilus

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO DI ANCONA: CONSEGNATI I LAVORI PER L'ADEGUAMENTO STRUTTURALE DELLA BANCHINA 23

Previsti consolidamento e riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale **Ancona** - L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha consegnato oggi i lavori per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del porto di **Ancona**. Sarà realizzato un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. I lavori, con un importo di aggiudicazione di 11.852.746 euro, saranno realizzati dal raggruppamento temporaneo di imprese composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding. La durata stimata dei lavori è di 540 giorni. Il progetto dell'intervento prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina di lunghezza pari a 265 metri e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione per circa 4 mila metri quadrati e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. Sulla banchina, adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi grazie all'intervento, sarà mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. I lavori permetteranno di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina. La banchina 23 sarà dotata della predisposizione all'elettificazione e sarà interessata dal progetto di dragaggio del bacino portuale che coinvolgerà la darsena commerciale con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, di cui l'Autorità di sistema portuale ha appena pubblicato il bando di gara. In preparazione dell'intervento di consolidamento della banchina 23, sono state demolite le gru portainer presenti, Badoni e Paceco, non più utilizzate. Il rinnovamento della banchina 23 è parte del progetto di modernizzazione delle infrastrutture dello scalo dorico che l'Autorità di sistema portuale sta portando avanti. Un percorso che ha incluso la rinascita della banchina 22, la costruzione in corso della 27, la realizzazione della nuova pavimentazione delle banchine 19-20-21 e il rinnovo della 13, già tornata operativa. "Stiamo investendo per un continuo rinnovamento delle infrastrutture portuali - dice Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -, un processo per migliorare le potenzialità del porto di **Ancona**, per cogliere i cambiamenti del mercato internazionale attraendo nuovi traffici marittimi e creare nuove opportunità di sviluppo per l'economia blu e del territorio".



07/23/2025 13:47

Previsti consolidamento e riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale Ancona - L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha consegnato oggi i lavori per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del porto di Ancona. Sarà realizzato un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. I lavori, con un importo di aggiudicazione di 11.852.746 euro, saranno realizzati dal raggruppamento temporaneo di imprese composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding. La durata stimata dei lavori è di 540 giorni. Il progetto dell'intervento prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina di lunghezza pari a 265 metri e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione per circa 4 mila metri quadrati e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. Sulla banchina, adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi grazie all'intervento, sarà mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. I lavori permetteranno di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina. La banchina 23 sarà dotata della predisposizione all'elettificazione e sarà interessata dal progetto di dragaggio del bacino portuale che coinvolgerà la darsena commerciale con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, di cui l'Autorità di sistema portuale ha appena pubblicato il bando di gara. In preparazione dell'intervento di consolidamento della banchina 23, sono state demolite le gru portainer presenti, Badoni e Paceco, non più utilizzate. Il rinnovamento della banchina 23 è parte del progetto di modernizzazione delle

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO DI ANCONA: BANDO DI GARA PER DRAGAGGIO BACINO DARSENA COMMERCIALE

L'approfondimento dei fondali, che incrementerà la competitività dello scalo, coinvolgerà tutte le banchine commerciali per raggiungere le quote massime previste dall'attuale Piano regolatore portuale. La gara scade il 26 settembre 2025 **Ancona**, 22 luglio 2025 - È stato pubblicato il bando di gara per i lavori di dragaggio del bacino della darsena commerciale del **porto** di **Ancona**. Un'opera strategica che interesserà le banchine dalla 19 al 26, con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, il più grande previsto nella storia dello scalo dorico per aumentarne i fondali. Un intervento atteso da anni dagli operatori, con un iter autorizzativo estremamente complesso, che permetterà di raggiungere la quota massima di profondità prevista dal Piano regolatore portuale vigente, con quote che toccano dai -12,50 metri delle banchine 19-20-21 fino ai -14 metri della banchina 26. Il dragaggio della darsena commerciale consentirà di migliorare la navigabilità e potenziare la competitività dello scalo dorico che potrà accogliere navi di maggiore capacità e stazza. Un'opportunità sia per lo sviluppo delle attività portuali sia per la crescita dell'economia del territorio, grazie ad un'infrastruttura più efficiente e competitiva, in grado di rispondere alle esigenze internazionali. L'area interessata dall'escavo è molto estesa, con un volume totale di circa 730 mila metri cubi di sedimenti. Il materiale dragato sarà conferito principalmente nell'area di immersione a mare al largo di **Ancona**, con una quota minore destinata alla vasca di colmata del **porto**. Prima dell'inizio dei lavori, sarà effettuata la bonifica bellica sistematica subacquea dell'intero bacino interessato, la cui aggiudicazione è già stata definita e per la quale è in corso la fase di contrattualizzazione. L'intervento sarà inoltre accompagnato da un monitoraggio ambientale continuo, sotto la supervisione dell'Autorità di sistema portuale, come previsto dal decreto di autorizzazione regionale. Le domande di partecipazione al bando di gara devono pervenire all'Autorità di sistema portuale entro il 26 settembre 2025. "Il dragaggio della darsena commerciale è un'opera fondamentale per lo sviluppo del **porto** di **Ancona** - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Arriviamo ad un intervento necessario e fortemente atteso dagli operatori. Con questo investimento, lo scalo acquisirà un'ulteriore potenzialità strategica nella portualità nazionale e internazionale con la possibilità di incrementare i traffici commerciali, un'opportunità a beneficio della competitività del made in Marche e dell'economia del territorio. Una chance per migliorare l'attrattività per nuovi mercati e per ulteriori linee di traffico".

Informatore Navale	
PORTO DI ANCONA: BANDO DI GARA PER DRAGAGGIO BACINO DARSENA COMMERCIALE	
07/23/2025 18:16	
L'approfondimento dei fondali, che incrementerà la competitività dello scalo, coinvolgerà tutte le banchine commerciali per raggiungere le quote massime previste dall'attuale Piano regolatore portuale. La gara scade il 26 settembre 2025 Ancona , 22 luglio 2025 - È stato pubblicato il bando di gara per i lavori di dragaggio del bacino della darsena commerciale del porto di Ancona . Un'opera strategica che interesserà le banchine dalla 19 al 26, con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, il più grande previsto nella storia dello scalo dorico per aumentarne i fondali. Un intervento atteso da anni dagli operatori, con un iter autorizzativo estremamente complesso, che permetterà di raggiungere la quota massima di profondità prevista dal Piano regolatore portuale vigente, con quote che toccano dai -12,50 metri delle banchine 19-20-21 fino ai -14 metri della banchina 26. Il dragaggio della darsena commerciale consentirà di migliorare la navigabilità e potenziare la competitività dello scalo dorico che potrà accogliere navi di maggiore capacità e stazza. Un'opportunità sia per lo sviluppo delle attività portuali sia per la crescita dell'economia del territorio, grazie ad un'infrastruttura più efficiente e competitiva, in grado di rispondere alle esigenze internazionali. L'area interessata dall'escavo è molto estesa, con un volume totale di circa 730 mila metri cubi di sedimenti. Il materiale dragato sarà conferito principalmente nell'area di immersione a mare al largo di Ancona , con una quota minore destinata alla vasca di colmata del porto . Prima dell'inizio dei lavori, sarà effettuata la bonifica bellica sistematica subacquea dell'intero bacino interessato, la cui aggiudicazione è già stata definita e per la quale è in corso la fase di contrattualizzazione. L'intervento sarà inoltre accompagnato da un monitoraggio ambientale continuo, sotto la supervisione dell'Autorità di sistema portuale, come previsto dal decreto di autorizzazione regionale. Le domande di partecipazione al bando di gara devono pervenire all'Autorità di sistema portuale entro il 26 settembre 2025. "Il dragaggio della darsena commerciale è un'opera fondamentale per lo sviluppo del porto di Ancona - afferma Vincenzo Garofalo, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -. Arriviamo ad un intervento necessario e fortemente atteso dagli operatori. Con questo investimento, lo scalo acquisirà un'ulteriore potenzialità strategica nella portualità nazionale e internazionale con la possibilità di incrementare i traffici commerciali, un'opportunità a beneficio della competitività del made in Marche e dell'economia del territorio. Una chance per migliorare l'attrattività per nuovi mercati e per ulteriori linee di traffico".	

Porto di Ancona, al via i lavori per l'adeguamento della banchina 23

Andrea Puccini

ANCONA Nuovo passo avanti nel processo di modernizzazione del porto dorico. Sono stati formalmente consegnati i lavori per l'adeguamento strutturale della banchina 23 di Ancona, infrastruttura strategica per il traffico marittimo commerciale dello scalo. L'intervento, promosso dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, punta a migliorare l'efficienza e l'operatività della banchina, valorizzandone il potenziale in chiave intermodale e sostenibile. Con un importo di aggiudicazione pari a 11.852.746 euro, i lavori saranno eseguiti da un raggruppamento temporaneo di imprese composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa Costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding. Il cantiere avrà una durata stimata di 540 giorni. Le opere previste Il progetto prevede il consolidamento della struttura a celle della banchina, lunga 265 metri, e del piazzale retrostante. Tra le principali attività: lo smontaggio e riposizionamento dei binari ferroviari e delle rotaie per le gru, il rifacimento della pavimentazione su una superficie di circa 4.000 mq, l'installazione di arredi di banchina per agevolare l'ormeggio delle navi, la predisposizione all'elettificazione, in vista della futura installazione di impianti di cold ironing, l'adattamento ai carichi delle moderne gru semoventi, con possibilità di collocare anche gru fisse. dragaggi Intermodalità e sostenibilità Uno degli elementi distintivi dell'intervento è la valorizzazione della componente ferroviaria: la presenza dei binari a ridosso della banchina renderà possibile il carico e scarico diretto delle merci su rotaia, rafforzando l'intermodalità dello scalo. In parallelo, l'area sarà interessata anche dal futuro dragaggio del bacino portuale, un'opera da 18,7 milioni di euro di cui è stato recentemente pubblicato il bando di gara, e che coinvolgerà l'intera darsena commerciale. A precedere i lavori, la rimozione delle vecchie gru portainer Badoni e Paceco, ormai fuori servizio, in linea con la riqualificazione dell'intera area. Un piano organico di ammodernamento L'intervento alla banchina 23 si inserisce nel più ampio piano di riqualificazione infrastrutturale del porto di Ancona, che ha già visto: il rilancio della banchina 22, la costruzione della banchina 27 attualmente in corso, il rifacimento delle superfici delle banchine 19-20-21, il rinnovamento della banchina 13, tornata pienamente operativa. Stiamo investendo nel continuo rinnovamento delle infrastrutture portuali ha dichiarato Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale per aumentare le potenzialità del porto di Ancona, cogliere le opportunità dei mercati internazionali e generare nuove occasioni di crescita per l'economia blu e per il territorio. Un progetto che conferma l'ambizione del porto dorico di posizionarsi come hub moderno, efficiente e competitivo nel panorama dell'Adriatico e del Mediterraneo.



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Al porto di Ancona via ai lavori per l'adeguamento strutturale della banchina 23

Porti Affidati alla Rti Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa Costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding; l'intervento avrà una durata di 540 giorni di REDAZIONE SHIPPING ITALY L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale ha dato il via libera alla fase operativa per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del **porto di Ancona**. L'intervento mira a consolidare e riparare l'infrastruttura, potenziandone l'utilizzo per il traffico marittimo commerciale. I lavori, aggiudicati per un importo di 11.852.746 euro, saranno eseguiti da un raggruppamento temporaneo di imprese composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa Costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding. La durata stimata dell'intervento è di 540 giorni. Il progetto prevede lo smontaggio e successivo riposizionamento delle rotaie per le gru e dei binari ferroviari esistenti. Saranno inoltre realizzati il consolidamento della struttura a celle della banchina, lunga 265 metri, e del piazzale retrostante. L'intervento include il rifacimento della pavimentazione per circa 4.000 metri quadrati e l'installazione di tutti gli arredi necessari per l'ormeggio. Sulla banchina 23, adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi grazie all'intervento, sarà mantenuta la predisposizione per l'eventuale futura installazione di gru fisse. L'opera valorizzerà ulteriormente le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico, consentendo il trasporto diretto delle merci su rotaia fino al ciglio della banchina. La banchina sarà inoltre dotata della predisposizione all'elettificazione e beneficerà del più ampio progetto di dragaggio del bacino portuale, che coinvolgerà l'intera darsena commerciale con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, per il quale l'Autorità di Sistema Portuale ha recentemente pubblicato il bando di gara. In preparazione di questi interventi, le vecchie gru portainer (Badoni e Paceco) presenti sulla banchina e non più utilizzate sono già state demolite. Il rinnovamento della banchina 23 si inserisce in un più vasto programma di modernizzazione delle infrastrutture che l'Autorità di Sistema Portuale sta implementando nel **porto di Ancona**. Il percorso ha già visto la rinascita della banchina 22, la costruzione in corso della 27, la realizzazione della nuova pavimentazione delle banchine 19-20-21 e il rinnovo della banchina 13, già tornata operativa. "Stiamo investendo per un continuo rinnovamento delle infrastrutture portuali, un processo per migliorare le potenzialità del **porto di Ancona**, per cogliere i cambiamenti del mercato internazionale, attrarre nuovi traffici marittimi e creare nuove opportunità di sviluppo per l'economia blu e del territorio." ha commentato Vincenzo Garofalo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale.

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



Shipping Italy
Al porto di Ancona via ai lavori per l'adeguamento strutturale della banchina 23

07/23/2025 18:09 Nicola Capuzzo

Porti Affidati alla Rti Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa Costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding; l'intervento avrà una durata di 540 giorni di REDAZIONE SHIPPING ITALY L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale ha dato il via libera alla fase operativa per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del porto di Ancona. L'intervento mira a consolidare e riparare l'infrastruttura, potenziandone l'utilizzo per il traffico marittimo commerciale. I lavori, aggiudicati per un importo di 11.852.746 euro, saranno eseguiti da un raggruppamento temporaneo di imprese composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa Costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding. La durata stimata dell'intervento è di 540 giorni. Il progetto prevede lo smontaggio e successivo riposizionamento delle rotaie per le gru e dei binari ferroviari esistenti. Saranno inoltre realizzati il consolidamento della struttura a celle della banchina, lunga 265 metri, e del piazzale retrostante. L'intervento include il rifacimento della pavimentazione per circa 4.000 metri quadrati e l'installazione di tutti gli arredi necessari per l'ormeggio. Sulla banchina 23, adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi grazie all'intervento, sarà mantenuta la predisposizione per l'eventuale futura installazione di gru fisse. L'opera valorizzerà ulteriormente le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico, consentendo il trasporto diretto delle merci su rotaia fino al ciglio della banchina. La banchina sarà inoltre dotata della predisposizione all'elettificazione e beneficerà del più ampio progetto di dragaggio del bacino portuale, che coinvolgerà l'intera darsena commerciale con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, per il quale l'Autorità di Sistema Portuale ha recentemente pubblicato il bando di gara. In preparazione di questi interventi, le vecchie gru portainer (Badoni e Paceco) presenti sulla banchina e non più utilizzate sono già state demolite. Il rinnovamento della banchina 23 si inserisce

Porto di Ancona: consegnati i lavori per l'adeguamento strutturale della banchina 23

L'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale ha consegnato mercoledì 23 luglio i lavori per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del porto di Ancona. Sarà realizzato un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. I lavori, con un importo di aggiudicazione di 11.852.746 euro, saranno realizzati dal raggruppamento temporaneo di imprese composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding. La durata stimata dei lavori è di 540 giorni. Il progetto dell'intervento prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina di lunghezza pari a 265 metri e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione per circa 4 mila metri quadrati e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. Sulla banchina, adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi grazie all'intervento, sarà mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. I lavori permetteranno di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina. La banchina 23 sarà dotata della predisposizione all'elettrificazione e sarà interessata dal progetto di dragaggio del bacino **portuale** che coinvolgerà la darsena commerciale con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, di cui l'**Autorità di sistema portuale** ha appena pubblicato il bando di gara. In preparazione dell'intervento di consolidamento della banchina 23, sono state demolite le gru portainer presenti, Badoni e Paceco, non più utilizzate. Il rinnovamento della banchina 23 è parte del progetto di modernizzazione delle infrastrutture dello scalo dorico che l'**Autorità di sistema portuale** sta portando avanti. Un percorso che ha incluso la rinascita della banchina 22, la costruzione in corso della 27, la realizzazione della nuova pavimentazione delle banchine 19-20-21 e il rinnovo della 13, già tornata operativa. "Stiamo investendo per un continuo rinnovamento delle infrastrutture portuali - dice Vincenzo Garofalo, Presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale -, un processo per migliorare le potenzialità del porto di Ancona, per cogliere i cambiamenti del mercato internazionale attraendo nuovi traffici marittimi e creare nuove opportunità di sviluppo per l'economia blu e del territorio". Questo è un comunicato stampa pubblicato il 23-07-2025 alle 14:19 sul giornale del 24 luglio 2025 0 letture Commenti.



07/23/2025 14:22

L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha consegnato mercoledì 23 luglio i lavori per l'adeguamento strutturale della banchina 23 del porto di Ancona. Sarà realizzato un intervento di consolidamento e di riparazione dell'infrastruttura per migliorarne le potenzialità di utilizzo per il traffico marittimo commerciale. I lavori, con un importo di aggiudicazione di 11.852.746 euro, saranno realizzati dal raggruppamento temporaneo di imprese composto da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Fincosit, Impresa costruzioni Mentucci Aldo ed Eurobuilding. La durata stimata dei lavori è di 540 giorni. Il progetto dell'intervento prevede lo smontaggio delle rotaie su cui operano le gru e dei binari ferroviari presenti, che saranno riposizionati, il consolidamento della struttura a celle della banchina di lunghezza pari a 265 metri e del piazzale retrostante, il rifacimento della pavimentazione per circa 4 mila metri quadrati e l'installazione di tutti gli arredi di banchina necessari all'ormeggio. Sulla banchina, adeguata ai carichi delle moderne gru semoventi grazie all'intervento, sarà mantenuta la predisposizione per l'eventuale installazione di gru fisse. I lavori permetteranno di valorizzare le potenzialità dell'intermodalità nello scalo dorico grazie alla presenza dei binari ferroviari che consentono il trasporto delle merci fino a ciglio banchina. La banchina 23 sarà dotata della predisposizione all'elettrificazione e sarà interessata dal progetto di dragaggio del bacino portuale che coinvolgerà la darsena commerciale con un investimento complessivo di 18,7 milioni di euro, di cui l'Autorità di sistema portuale ha appena pubblicato il bando di gara. In preparazione dell'intervento di consolidamento della banchina 23, sono state demolite le gru portainer presenti, Badoni e Paceco, non più utilizzate. Il rinnovamento della banchina 23 è parte del progetto di modernizzazione delle infrastrutture dello scalo dorico che l'Autorità di sistema portuale sta portando

Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Italia Nostra ribadisce forti perplessità sulla realizzazione del porto di Fiumicino-Isola Sacra

Le città marittime europee, meta del turismo delle crociere - evidenzia l'associazione - denunciano il fenomeno crocieristico dell'over-tourism Italia Nostra è tornata oggi ad esprimere forti perplessità sulla necessità di realizzare il porto di Fiumicino-Isola Sacra sollecitando risposte concrete alla politica e agli amministratori, invito al quale attualmente ha risposto solo il sindaco di Fiumicino, Mario Baccini, favorevole al progetto per la costruzione del nuovo scalo portuale turistico, che ha accolto una richiesta di incontro da parte delle associazioni ambientaliste e dei comitati cittadini. La progettata area portuale è stata assegnata in concessione demaniale marittima della durata di 90 anni alla Fiumicino Waterfront del gruppo crocieristico americano Royal Caribbean Cruises del 24 febbraio 2022). Secondo Italia Nostra, il progetto «finirebbe per agevolare il monopolio di un privato, leader mondiale del settore crociere, a cui viene consegnato, unico caso nel territorio nazionale, un tratto di costa italiana, la foce del Tevere, luogo ricco di storia e vulnerabile nell'equilibrio ambientale e marino» e, «se attuato, andrebbe peraltro a costituire un pericoloso precedente, favorendo la perdita di peso del pubblico e la trasformazione di piccoli porti turistici in grandi infrastrutture private». Italia Nostra ha ricordato la genesi del progetto che pone le basi su quanto avvenne negli anni '90 quando il Comune di Fiumicino aveva affidato una concessione demaniale per realizzare un porto turistico nei pressi dell'Isola Sacra per barche da diporto nel tratto di costa prospiciente la sponda nord della foce del Tevere. Ignorato un progetto di vera riqualificazione con rimessaggi interni - ha evidenziato l'associazione - fu avviata nel 2010 la costruzione del porto turistico noto come Porto della Concordia a cura della società I.P. Iniziative Portuali ed Invitalia Spa, con una concessione di 90 anni, ma ben presto i lavori si interruppero per il fallimento della società I.P. e sul litorale rimase una scogliera di 800 metri in luogo del braccio portuale in costruzione. Poi, nel 2018, Invitalia presentò una richiesta di variante del progetto che prevedeva l'introduzione della funzione crocieristica per le grandi navi della Royal Caribbean, sostenendo di mantenere "prevalente" la funzione di "yacht marina", imbarcazioni queste di circa 10 o 15 metri. L'associazione ambientalista ha elencato nuovamente le risposte sollecitate a diversi quesiti, a partire dalla mancata valutazione dell'impatto di bus e taxi indotto dalle navi sugli itinerari di accesso alle piazze ed ai monumenti del centro storico di Roma e dal fatto che la Valutazione di Impatto Ambientale sul territorio di Fiumicino non offre una valutazione dell'impatto cumulativo con l'altro porto di Civitavecchia dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale già in costruzione a soli due chilometri



Le città marittime europee, meta del turismo delle crociere - evidenzia l'associazione - denunciano il fenomeno crocieristico dell'over-tourism Italia Nostra è tornata oggi ad esprimere forti perplessità sulla necessità di realizzare il porto di Fiumicino-Isola Sacra sollecitando risposte concrete alla politica e agli amministratori, invito al quale attualmente ha risposto solo il sindaco di Fiumicino, Mario Baccini, favorevole al progetto per la costruzione del nuovo scalo portuale turistico, che ha accolto una richiesta di incontro da parte delle associazioni ambientaliste e dei comitati cittadini. La progettata area portuale è stata assegnata in concessione demaniale marittima della durata di 90 anni alla Fiumicino Waterfront del gruppo crocieristico americano Royal Caribbean Cruises del 24 febbraio 2022). Secondo Italia Nostra, il progetto «finirebbe per agevolare il monopolio di un privato, leader mondiale del settore crociere, a cui viene consegnato, unico caso nel territorio nazionale, un tratto di costa italiana, la foce del Tevere, luogo ricco di storia e vulnerabile nell'equilibrio ambientale e marino» e, «se attuato, andrebbe peraltro a costituire un pericoloso precedente, favorendo la perdita di peso del pubblico e la trasformazione di piccoli porti turistici in grandi infrastrutture private». Italia Nostra ha ricordato la genesi del progetto che pone le basi su quanto avvenne negli anni '90 quando il Comune di Fiumicino aveva affidato una concessione demaniale per realizzare un porto turistico nei pressi dell'Isola Sacra per barche da diporto nel tratto di costa prospiciente la sponda nord della foce del Tevere. Ignorato un progetto di vera riqualificazione con rimessaggi interni - ha evidenziato l'associazione - fu avviata nel 2010 la costruzione del porto turistico noto come Porto della Concordia a cura della società I.P. Iniziative Portuali ed Invitalia Spa, con una concessione di 90 anni, ma ben presto i lavori si interruppero per il fallimento della società I.P. e sul litorale rimase una scogliera di 800 metri in luogo del

Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

da quello progettato a **Fiumicino**, pure destinato ad uno scalo per crociere, che - ha rilevato Italia Nostra - peraltro prevede collegamenti multipli e ferroviari, anziché gravante esclusivamente sulla satura rete stradale urbana di **Fiumicino**. Tra i rilievi mossi da Italia Nostra, l'associazione ha denunciato che il progetto prevede, «prima volta nella storia, la nascita di un **porto** turistico-croceristico mai programmato nel bel mezzo del sistema portuale gestito dall'Autorità del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, che ha già in costruzione un **porto** commerciale nel Comune di **Fiumicino**, con funzione anche croceristica. Inoltre sarebbe gestito da una compagnia privata, leader mondiale del settore, che, divenuta per 90 anni "proprietaria" di un pezzo di costa italiana, farebbe piena concorrenza ai porti del Tirreno Centro-Settentrionale drenandone i ricavi». Italia Nostra ha concluso sottolineando che recentissimi articoli di giornali mostrano «che gli amministratori di tutte le città marittime europee, meta del turismo delle crociere, denunciano il fenomeno croceristico dell'over-tourism, paragonato da alcuni sindaci all'invasione delle cavallette, che non porta nessuna ricchezza ma solo consumo della città. È questo il caso di Barcellona, Marsiglia, Amsterdam, Bergen e di tante altre città europee. Ma i sindaci di Roma e **Fiumicino**, imprudentemente - ha osservato l'associazione - vanno in controtendenza. Il progetto del **porto** di **Fiumicino**-Isola Sacra, è presentato come una grande opportunità e gode di procedure autorizzative agevolate e rapide».

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Salvini a Civitavecchia per la festa della Capitaneria di porto

CIVITAVECCHIA - **Civitavecchia** ha celebrato ieri la giornata conclusiva dei festeggiamenti per i 160 anni della Capitaneria di **porto** - Guardia Costiera, con una solenne cerimonia nazionale ospitata nella suggestiva cornice del Forte Michelangelo. Un evento a cui hanno preso parte le più alte autorità civili e militari, a partire dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini che, nel suo discorso, ha ricordato la vicenda Cutro e l'importanza del lavoro della Capitaneria di **porto** «in risposta a chi talvolta cerca di infangare il corpo». Dopo la rassegna dello schieramento e gli onori alla Massima Autorità, la serata è proseguita con la consegna di onorificenze al personale distintosi per meriti di servizio, a testimonianza del valore umano e professionale delle donne e degli uomini del Corpo. L'occasione ha anche segnato l'inaugurazione del nuovo Centro Storico Culturale delle Capitanerie di **porto**, riallestito con un percorso multimediale immersivo che resterà aperto al pubblico per tutto il 2025. Un tributo alla storia della marittimità italiana, ma soprattutto alla quotidiana dedizione di chi vigila, soccorre e protegge la vita in mare. Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Salvini a Civitavecchia per la festa della Capitaneria di porto



07/23/2025 12:12 Dania Gaggi

CIVITAVECCHIA - Civitavecchia ha celebrato ieri la giornata conclusiva dei festeggiamenti per i 160 anni della Capitaneria di porto - Guardia Costiera, con una solenne cerimonia nazionale ospitata nella suggestiva cornice del Forte Michelangelo. Un evento a cui hanno preso parte le più alte autorità civili e militari, a partire dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini che, nel suo discorso, ha ricordato la vicenda Cutro e l'importanza del lavoro della Capitaneria di porto «in risposta a chi talvolta cerca di infangare il corpo». Dopo la rassegna dello schieramento e gli onori alla Massima Autorità, la serata è proseguita con la consegna di onorificenze al personale distintosi per meriti di servizio, a testimonianza del valore umano e professionale delle donne e degli uomini del Corpo. L'occasione ha anche segnato l'inaugurazione del nuovo Centro Storico Culturale delle Capitanerie di porto, riallestito con un percorso multimediale immersivo che resterà aperto al pubblico per tutto il 2025. Un tributo alla storia della marittimità italiana, ma soprattutto alla quotidiana dedizione di chi vigila, soccorre e protegge la vita in mare. Commenti.

Il Molo San Vincenzo diventa il palcoscenico del Mediterraneo: sei giorni di festival per Napoli 2500

Per una settimana, da lunedì 28 luglio a sabato 2 agosto, il Faro di Napoli si trasforma in un palcoscenico unico sospeso sul mare per celebrare la città. Una narrazione scandita da musica, teatro e poesia - attraverso le storie di migrazione, partenze e ritorni che hanno segnato la "nostra" storia. Racconti diversi, che canteremo, reciteremo e balleremo con performance e duetti originali, da un luogo straordinario ed esclusivo sul mare. Una settimana di concerti al tramonto (e anche un'alba) per un viaggio nel tempo, tra villanelle e leggende, poesie e moresche, gatte e melodie mediterranee con artisti diversi tra loro per tinta e sensibilità espressiva, che guideranno il pubblico tra tradizione e nuovi linguaggi. "Al Faro - Festival" è un progetto originale di Napoli 2500 per il Comune di Napoli ideato e curato dalla direttrice artistica Laura Valente e finanziato da Città Metropolitana di Napoli, con la fondamentale collaborazione dell' **Autorità di sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, della Marina Militare e di Ellis Island. L'inaugurazione prevede un collegamento con Ellis Island (il 28 alle 20.45). Sarà qui che la Statua della Libertà dialogherà a distanza con San Gennaro, che benedice il viaggio di tanti nostri connazionali che hanno dato un contributo fondamentale allo sviluppo culturale dei paesi che li hanno accolti, esportando una creatività ancora oggi insuperata. Previsto anche un collegamento con Little Italy (il 30 alle 21), entrambi coordinati in diretta da New York da Germana Valentini. L'intera programmazione - cinque serate al tramonto e un concerto all'alba - racconta le voci, i suoni e la fisicità di Napoli e del suo mare. Completa il percorso il debutto della mostra "Radici migranti" di Raul Lo Russo, dedicata ai volti e ai gesti dell'emigrazione, presso i locali della Lega Navale di Napoli. Il Progetto Al Faro è stato sposato anche dall'Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni. L'artwork del Festival è realizzato in esclusiva dall'illustratore Stefano Marra Tutti gli eventi si terranno al Molo San Vincenzo e saranno gratuiti fino a esaurimento posti. Le prenotazioni avverranno attraverso la piattaforma di prenotazione online Eventbrite "Al Faro Festival" (apertura prenotazioni mercoledì 23 luglio, ore 12. Sarà possibile accedere all'evento esclusivamente attraverso le navette messe a disposizione dall'organizzazione. Punto di incontro: Giardini del Molosiglio - Via Ammiraglio Ferdinando Acton. Orari navette: eventi serali, navette dalle ore 19:00 entro e non oltre le ore 20:00 evento all'alba, navetta dalle ore 04:00 entro e non oltre le ore 5:00. Le dichiarazioni "Aprire alla città un luogo simbolico come il Faro del Molo San Vincenzo significa consolidare un legame profondo, quello tra Napoli e il suo mare, tra la memoria dei nostri avi e l'accoglienza dei nuovi migranti - ha affermato il sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi - Con "Al Faro Festival" aggiungiamo un tassello importante al nostro progetto di valorizzazione del Molo San Vincenzo, che con questi eventi



Per una settimana, da lunedì 28 luglio a sabato 2 agosto, il Faro di Napoli si trasforma in un palcoscenico unico sospeso sul mare per celebrare la città. Una narrazione scandita da musica, teatro e poesia - attraverso le storie di migrazione, partenze e ritorni che hanno segnato la "nostra" storia. Racconti diversi, che canteremo, reciteremo e balleremo con performance e duetti originali, da un luogo straordinario ed esclusivo sul mare. Una settimana di concerti al tramonto (e anche un'alba) per un viaggio nel tempo, tra villanelle e leggende, poesie e moresche, gatte e melodie mediterranee con artisti diversi tra loro per tinta e sensibilità espressiva, che guideranno il pubblico tra tradizione e nuovi linguaggi. "Al Faro - Festival" è un progetto originale di Napoli 2500 per il Comune di Napoli ideato e curato dalla direttrice artistica Laura Valente e finanziato da Città Metropolitana di Napoli, con la fondamentale collaborazione dell' **Autorità di sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, della Marina Militare e di Ellis Island. L'inaugurazione prevede un collegamento con Ellis Island (il 28 alle 20.45). Sarà qui che la Statua della Libertà dialogherà a distanza con San Gennaro, che benedice il viaggio di tanti nostri connazionali che hanno dato un contributo fondamentale allo sviluppo culturale dei paesi che li hanno accolti, esportando una creatività ancora oggi insuperata. Previsto anche un collegamento con Little Italy (il 30 alle 21), entrambi coordinati in diretta da New York da Germana Valentini. L'intera programmazione - cinque serate al tramonto e un concerto all'alba - racconta le voci, i suoni e la fisicità di Napoli e del suo mare. Completa il percorso il debutto della mostra "Radici migranti" di Raul Lo Russo, dedicata ai volti e ai gesti dell'emigrazione, presso i locali della Lega Navale di Napoli. Il Progetto Al Faro è stato sposato anche dall'Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni. L'artwork del Festival è realizzato in esclusiva dall'illustratore Stefano Marra Tutti gli eventi si terranno al Molo San

Ildenaro.it

Napoli

diventa un palcoscenico vivo ed emozionante. Un luogo che torna a parlare alla città attraverso la musica, il teatro e la poesia, raccontando storie di migrazione, di radici e di ritorni che fanno parte della nostra identità collettiva. È questo il senso del lavoro che stiamo portando avanti: restituire alla città i suoi spazi migliori, renderli accessibili alimentando un senso di comunità". "Quello presentato oggi è un progetto di turismo culturale che guarda lontano, radicato nelle relazioni internazionali di Napoli - ha detto Teresa Armato, assessora al Turismo e alle Attività produttive del Comune di Napoli -. 'Al Faro' è un esempio concreto di come Napoli possa attrarre visitatori attraverso la forza della sua identità, della sua creatività e della sua programmazione culturale. Ma è anche il frutto di relazioni profonde: con Genova, grazie alla collaborazione con i Musei del Mare e delle Migrazioni; con Ellis Island e Little Italy, che testimoniano il legame ancora fortissimo con le comunità di origine napoletana negli Stati Uniti e in special modo a New York. È così che immaginiamo il turismo a Napoli: connesso alla memoria, aperto al mondo, capace di parlare il linguaggio del presente". Angelo Patruno, Capitano di Vascello Comando Logistico Marina Militare: "Questa manifestazione per celebrare i 2500 anni di Napoli ci vede coinvolti con grande entusiasmo - ha dichiarato Angelo Patruno, Capitano di Vascello Comando Logistico Marina Militare - La Marina Militare è dal 1911 che si occupa del funzionamento di tutti i segnalamenti nazionali e il faro di Napoli è un simbolo. Il modo migliore per celebrarlo è dedicargli una festa che deve farci riflettere su queste strutture che rappresentano emotivamente la promessa del ritorno a casa. Uno squarcio di luce fondamentale per moltissimi marinai ma anche cittadini". "Stiamo restituendo alla città - insieme alla Marina e al Comune di Napoli- il molo San Vincenzo con i suoi 2 Km di passeggiata che, così come tutta la città, si prepara ad ospitare grandi eventi e momenti di confronto artistico e culturale, momenti straordinari, frutto della sinergia con il Comune di Napoli e con la Marina Militare. Come questo eccellente programma artistico dedicato a Napoli 2500", ha sottolineato Andrea Annunziata, **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale. "Al Faro Festival nasce da una suggestione - ha affermato Laura Valente, direttrice artistica del Festival e di Napoli 2500 - il racconto del gomito che si srotolava dalle navi, unendo per l'ultima volta chi restava e chi partiva. Fino al distacco, quasi sempre definitivo, con un filo spezzato di lana ruvida tra le mani. Tra il 1860 e il 1960 si è consumato il più grande esodo che la storia moderna conosca: circa trenta milioni di italiani lasciarono il Porto di Napoli, guardando per l'ultima volta Il Faro e la Statua di San Gennaro. A loro è dedicata questa rassegna, che anche grazie a due dirette speciali con Ellis Island e Little Italy, cercherà di riannodare quel filo, tra radici e sperimentazione, voci antiche e nuove visioni, storie musicali e poetiche che devono molto all'Italia e a Napoli. Ogni serata farà incontrare artisti diversi: dai solisti della Tanghedda ai "Tamburi del Faro", dalla poesia cantata di Maurizio de Giovanni al duetto inedito tra due giganti - Peppe Barra e Vinicio Capossela - al concerto all'alba. Sarà il mare stesso a "suonare" per noi insieme ad un'orchestra di mandolini. E ancora Ficu Fresche, La Niña e Raúl Refree, Eugenio Bennato, Enzo Gragnaniello, Tony Esposito e Lina Sastri. Con loro canteremo

Ildenaro.it

Napoli

le partenze, gli attraversamenti, i ritorni. Ancora oggi, vivi". IL CARTELLONE 28 luglio ore 21 TANGHEDIA per Napoli I grandi italiani che hanno scritto la storia del tango, i viaggi, i barrios di Buenos Aires e i bassi napoletani, Gardel e Piazzolla con le tammore della tradizione in un affresco visionario e potente, che accende l'anima arcaica del Sud e la proietta in un tempo mitico, fuori dalla cronologia. Tre virtuosi classici - Gloria Campaner, pianoforte; Alessandro Carbonare, clarinetto; Stefano Pietrodarchi, bandoneon - rileggeranno le pagine più famose di un mondo poetico e musicale che deve molto agli italiani, in un dialogo senza tempo con cinquanta tra suonatori di tammore e tamburi, danzatori, cantanti, strumentisti tradizionali, in una processione laica, arcaica e ipnotica. Special guest: I Tamburi del Faro, che nascono per il nostro Festival: cinquanta tra suonatori di tammore e tamburi, danzatori, cantanti, musicisti tradizionali, si uniranno in una processione laica, carnale e ipnotica. Un rito sonoro tra terra, cielo e paesaggi elettronici, guidato dal musicista Salvio Vassallo per un omaggio ideale al grande Marcello Colasurdo. 29 luglio ore 21 NAPOLI SERVA, NAPOLI PADRONA Eugenio Bennato e la sua 'musica battente' omaggia la sua città, che ha sempre indirizzato le sue scelte musicali, lasciando intravedere i segni di un favoloso passato, dal Cinquecento delle villanelle portate dal popolo per le strade della città, al Settecento dell'Opera Buffa, al Novecento dei drammatici eventi della storia che a Napoli diventano musica e canzone. E' un omaggio agli artisti fondamentali per il percorso del padre di Taranta Power: dal grande maestro di chitarra Eduardo Caliendo, al cantante poeta Roberto Murolo, al geniale Eduardo De Filippo, allo straordinario Roberto De Simone e alla sua intuizione della Nuova Compagnia di Canto Popolare, alla voce folle e indimenticabile di Carlo D'Angiò. E così "Napoli serve Napoli padrona" diventa percorso per approdare ad un presente di vive collaborazioni artistiche. Ospiti straordinari di questo concerto l'algerino Mohamed Ezzaim El Alaoui (uno degli interpreti più famosi della sua generazione, voce e viola), Pietra Montecorvino con il suo inconfondibile timbro, scuro e brumoso e 'the king of percussion' Tony Esposito, con cui Bennato restituisce - dopo decenni - il sound di un duo storico. Per l'occasione composto da Bennato un brano dedicato a San Gennaro. Sul palco anche Ezio Lambiase (chitarra), Mujura (basso), Sonia Totaro (voce), Walter Vivarelli (batteria), solisti de Le voci del Sud, ensemble vocale e strumentale: Letizia D'Angelo soprano, Daniela Dentato mezzosoprano, Laura Cuomo contralto, Francesco Luongo tenore, Angelo Plaitano baritono, Edoardo Cartolano basso. 30 luglio ore 21 CANTA NAPOLI, per PASSIONE Il nostro scrittore più popolare, Maurizio de Giovanni, ci accompagna in un viaggio fatto di racconti, attraverso la storia della canzone napoletana. Mondo poetico che nei suoi romanzi (in particolare quelli sul Commissario Ricciardi) riflettono il carattere dei personaggi e contribuiscono all'atmosfera delle storie. Lo scrittore - anche sceneggiatore, drammaturgo e autore televisivo - racconta Napoli a modo suo, con le voci dei musicisti e dei poeti che hanno reso grande e fatto cantare la lingua napoletana nel mondo. Il punto di partenza è proprio la celebre canzone composta nel 1934 da Ernesto Tagliaferri e Nicola Valente su versi di Libero Bovio. Da sempre i sentimenti degli autori diventano la radice poetica di molti capolavori. Sofferenze e gioie

Ildenaro.it

Napoli

che passano per la chitarra pop rock di Carlo Fimiani il contrabbasso 'in jazz' di Marco de Tilla, la voce solare di Marianita Carfora e il sax dai mille colori di Marco Zurzolo 31 luglio ore 21 LU SOLE, LI TURCHI, LA LUNA Peppe Barra non si può racchiudere in un genere, in una definizione. Eclettico, virtuoso, camaleontico: interprete di una tradizione che si fa musica, parola, arte. Barra, che quest'anno compie 80 anni, reinterpreta con degli ospiti di eccezione i classici della nostra storia musicale e teatrale: la cantautrice e cantastorie - come ama definirsi - Flo, il sound di un poeta come Enzo Gragnaniello, l'abilità teatrale della vulcanica Lalla Esposito. I sarracini adorano lu sole "E li turchi la luna": nel verso di una delle villanelle più antiche e conosciute è racchiuso il senso di questo concerto che è un viaggio attraverso i monumenti della tradizione ma anche del Teatro in musica napoletano. E primo tra tutti quell'opera-simbolo che è "La Gatta Cenerentola" di Roberto De Simone con il suo brano più rappresentativo, "La Canzone dei 7 mariti", ovvero il canto della Matrigna. Quello stesso ruolo che Peppe Barra interpretò per primo nel 1976 a Spoleto e che da allora non ha mai più eseguito. Occasione speciale, quindi, questa al Faro, impreziosita da un duetto inedito con il funambolo Vinicio Capossela: sarà la prima volta insieme di questi due giganti per un omaggio potente e toccante a Roberto De Simone. E con la partecipazione straordinaria di Lina Sastri, la nostra 'regina' di teatro e musica. 1 agosto ore 21 MURMURIATA Intreccio sonoro in tre movimenti: FicuFresche, La Niña, Raül Refree. Murmuriata è un approdo musicale, una festa delle voci perdute, richiamo arcaico e incantatorio in tre movimenti che vedranno alternarsi e intrecciarsi, in un gioco continuo di scambi e rimandi, tre mondi musicali differenti, mutando scale e lingue. FicuFresche, il duo che porta avanti una ricerca viva sul canto contadino e rituale raccogliendo e reinterpretando i canti di lavoro delle donne, lasciando che il tempo li trasformi senza spezzarne il filo. La Niña, una delle voci più originali della nuova scena italiana. Targa Tenco 2025 al miglior album in dialetto, ibrida lingua partenopea, elettronica, poesia e strumenti della tradizione antica. Ospite speciale il virtuosismo del catalano Raül Refree, il chitarrista e produttore di fama internazionale noto per la sua capacità di trasformare la tradizione in sperimentazione radicale. Intrecciando suoni acustici ed elettronici in composizioni visionarie, intime e collettive, si unirà idealmente il cante jondo andaluso di Federico Garcia Lorca e Manuel de Falla alla nostra tradizione popolare. Non solo. 2 agosto ore 6 SUONARE IL MARE CONCERTO ALL'ALBA E' il mare a suonare per noi, all'alba di un tramonto alle falde del Vesuvio. Un concerto/racconto diretto da un virtuoso del mandolino, Mauro Squillante con la Napoli Mandolin Orchestra e con la voce recitante di un nostro specialista: Lello Giulivo Special guest i solisti Dimitris Kotsiourous (Grecia), Ashti Abdo (Turchia). Elaborazioni musicali di Leonardo Lospalluti e Lorenzo Marino. Ci sono decine di strumenti che vengono usati sia nella musica popolare che in quella colta del mare nostrum: l'oud, il saz, il tsifteli, il bouzouki, il mandolino, il liuto cantabile, il calascione napoletano. Tutti hanno però un comune denominatore: la cassa di risonanza bombata e l'uso del plectro, da quello con le piume naturali fino a quello di tartaruga o di plastica usato oggi. Questi strumenti evocativi e

Ildenaro.it

Napoli

delicati ci accompagneranno in un viaggio romantico attraverso le culture del mediterraneo, dopo un suggestivo inizio affidato alle note della celebre canzone 'I te vurria vasà, di Di Capua-Russo, che evoca proprio il momento del sorgere del sole. Per la prima volta visto dal Faro di Napoli e benedetto da San Gennaro. Alla Lega Navale la mostra "Radici Migranti" di Raul Lo Russo Esposizione di 13 quadri dell'artista nelle sale della Lega Navale. Ultimo di sei fratelli, si avvicina alla pittura grazie a Gustavo, studente all'Accademia di Belle Arti di Napoli, e agli incontri con artisti come Armando de Stefano, Gianni Pisani, Carlo Alfano e Pietro Ricci. Cresce in Viale Elena (oggi Viale Gramsci), luogo di fervore artistico, e da giovane partecipa come comparsa parlante al film Bellezze in bicicletta (1951), suscitando entusiasmo tra amici e vicini. Negli anni del dopoguerra emigra in Brasile, segnato dalla perdita familiare e dalla morte del fratello, esperienza che influenzerà profondamente la sua arte. A ispirarlo, i colori di Gauguin e la forza pittorica di Cézanne. Vive la musica brasiliana, conosce Vinicius de Moraes e il pittore Carlo Cannone. Tornato in Italia, frequenta Sergio Fermariello e riflette sulla fragilità della natura: ne nasce la mostra La natura arma finale (Prato), con litografie dedicate a un cormorano imbevuto di petrolio durante la guerra del Golfo. Altro tema centrale è la migrazione, esplorato dopo una visita a Ellis Island: nelle sue opere raffigura volti di pescatori, marinai di Riva Fiorita e la gente dei vicoli napoletani, simboli di un'umanità in viaggio e in attesa.

Cronache Della Campania

Salerno

Porto di Salerno, i sindaci della Costiera dicono no all'allargamento: "Masterplan devastante per ambiente e turismo"

Cresce la tensione lungo la Costiera Amalfitana. Il nuovo masterplan del **Porto di Salerno**, con le sue linee guida che guardano al 2030, fa tremare le comunità di Vietri sul Mare, Cetara e Maiori. Il piano, che punta all'allargamento del molo di Ponente - con la conseguente cancellazione della spiaggia adiacente - e soprattutto all'allungamento del molo Manfredi, è considerato una minaccia diretta all'identità, all'ambiente e all'economia dell'intera area costiera, gioiello riconosciuto dall'Unesco come patrimonio dell'umanità. A guidare la protesta, i sindaci dei tre comuni costieri: Giovanni De Simone per Vietri, Fortunato Della Monica per Cetara e Antonio Capone per Maiori. Con loro anche Italia Nostra e Legambiente, che denunciano l'impatto devastante di un'opera che rischia di alterare per sempre la morfologia e la vivibilità del litorale. Domani mattina, alle 10:30, l'aula consiliare di Vietri ospiterà una conferenza stampa in cui le istituzioni e le associazioni ambientaliste ribadiranno con decisione il loro no a una pianificazione giudicata calata dall'alto, priva di visione sostenibile e lesiva di un fragile ecosistema. Per i promotori della mobilitazione, il futuro della Costiera non può essere sacrificato sull'altare di uno sviluppo portuale che appare sordo alle esigenze dei territori e cieco rispetto alla tutela di un bene collettivo. Il rischio, dicono, è quello di compromettere irrimediabilmente il tessuto economico fondato su turismo e paesaggio, in nome di un'espansione infrastrutturale che sembra non tener conto del valore storico e ambientale del contesto in cui si inserisce. Vincenzo Scarpa, Giornalista Pubblicista per Cronache della Campania e Studente di Scienze Politiche all'Università di Napoli Federico II. Appassionato di qualsiasi tipo di sport, ama scrivere e parlare principalmente di calcio. Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento. .



Un invito a bordo della nave militare Mircea

Al **porto** di **Bari** unica tappa italiana. A bordo i cadetti dell'Accademia Navale "Mircea cel Btrân" e gli studenti del programma Erasmus+/EMILYO da Bulgaria, Francia, Lettonia, Norvegia, Polonia e Turchia Il suo nobile profilo si staglia all'orizzonte da martedì pomeriggio. Dal pomeriggio del 23 luglio la nave scuola Mircea della Marina Militare Romena sarà visitabile. Ad accoglierla all'approdo barese c'erano il Console generale di Romania, Ioana Gheorghias, e il Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Francesco Mastro. A bordo ci sono i cadetti del secondo anno dell'Accademia Navale "Mircea cel Btrân" con studenti del programma Erasmus+/EMILYO, provenienti da Bulgaria, Francia, Lettonia, Norvegia, Polonia e Turchia. Fino a sabato i visitatori baresi saranno accolti dal Capitano di Fregata Silviu-Marius Moraru. Questi gli orari: - Mercoledì, 23 luglio 2025, ore 17.00-19.30 - Giovedì, 24 luglio 2025, ore 10.00-12.00 - Venerdì, 25 luglio 2025, ore 10.00-12.00 e 17.00-19.30 - Sabato, 26 luglio 2025, ore 10.00-12.00 e 17.00-19.30 All'ingresso, i visitatori dovranno esibire un documento d'identità. A bordo, fa sapere l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, sarà possibile ammirare il veliero, scoprirne la storia "e conoscere la vita quotidiana degli allievi ufficiali impegnati nel loro percorso formativo". Costruita nel 1939, la nave assume oggi anche la veste simbolica di Ambasciatore della Romania sostenibile. Quella nel **porto** di **Bari** è l'unica tappa italiana di un tour che prosegue verso la Bulgaria.



Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

CALLIPO GROUP RINNOVA LA CONCESSIONE DEMANIALE NEL PORTO DI GIOIA TAURO

È una reciproca conferma di stima e fiducia quella che stamattina ha visto registrare il rinnovo della concessione alla società Callipo Group srl, che continua a scegliere il porto di Gioia Tauro, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i maggiori del Mediterraneo, quale porta di accesso al mercato globale. Seduti allo stesso tavolo il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, e il presidente della Callipo Group srl, Pippo Callipo, a suggellare un proficuo rapporto nato nel 2018, quando la storica azienda calabrese, leader nella produzione di tonno pinna gialla, firmò la licenza di subingresso in una zona di demanio marittimo all'interno dell'ambito portuale di Gioia Tauro. In seguito al parere positivo del Comitato di gestione alla domanda di rinnovo presentata dalla Callipo Group, la concessione avrà una durata ventennale con scadenza fissata al 15 settembre 2044 a decorrere dal 16 settembre 2024 (decorrenza in continuità alla Licenza di subingresso del 2018) allo scopo di realizzare una piattaforma logistica fredda, organizzata in 24.130 metri quadrati, destinati a capannone, dotato di celle frigorifero, con annesse aree esterne asservite. Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente Andrea Agostinelli, che ha voluto dare rilievo ad "un'attività - ha detto - che, oltre all'alto significato commerciale, è motivo di orgoglio per tutto ciò che rappresenta, un'azienda di rilevanza nazionale, presente nel mercato italiano ed estero. Si tratta di un importante insediamento produttivo - ha aggiunto - motivo di pregio per l'intera Calabria, grazie anche ai valori sociali e civili sempre portati avanti dal suo patron Pippo Callipo e coerentemente seguiti dalla sua famiglia aziendale, che certamente avrà ulteriori risvolti occupazionali anche nel porto di Gioia Tauro".



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Rinnovata a Gioia Tauro la concessione demaniale per Callipo Group

Il **porto** calabro si conferma come primo scalo di transhipment d'Italia. A **Gioia Tauro** è stata rinnovata la concessione alla società Callipo Group srl, che continua a scegliere il **porto** calabro, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i maggiori del Mediterraneo, quale porta di accesso al mercato globale. Seduti allo stesso tavolo il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, e il presidente della Callipo Group srl, Pippo Callipo, a suggellare un proficuo rapporto nato nel 2018, quando la storica azienda calabrese, leader nella produzione di tonno pinna gialla, firmò la licenza di subingresso in una zona di demanio marittimo all'interno dell'ambito portuale di **Gioia Tauro**. In seguito al parere positivo del comitato di gestione alla domanda di rinnovo presentata dalla Callipo Group, la concessione avrà una durata ventennale con scadenza fissata al 15 settembre 2044 a decorrere dal 16 settembre 2024 (decorrenza in continuità alla Licenza di subingresso del 2018) allo scopo di realizzare una piattaforma logistica fredda, organizzata in 24.130 metri quadrati, destinati a capannone, dotato di celle frigorifero, con annesse aree esterne asservite. Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente Agostinelli, che ha voluto dare rilievo ad "un'attività - ha detto - che, oltre all'alto significato commerciale, è motivo di orgoglio per tutto ciò che rappresenta, un'azienda di rilevanza nazionale, presente nel mercato italiano ed estero. Si tratta di un importante insediamento produttivo - ha aggiunto - motivo di pregio per l'intera Calabria, grazie anche ai valori sociali e civili sempre portati avanti dal suo patron Pippo Callipo e coerentemente seguiti dalla sua famiglia aziendale, che certamente avrà ulteriori risvolti occupazionali anche nel **porto** di **Gioia Tauro**". Condividi Tag porti **gioia tauro** Articoli correlati.



Callipo Group rinnova la concessione nel porto di Gioia Tauro

Andrea Puccini

GIOIA TAURO Prosegue e si consolida il legame tra Callipo Group Srl e il porto di Gioia Tauro, uno dei principali snodi del transhipment mediterraneo. È stato ufficializzato infatti il rinnovo ventennale della concessione demaniale marittima alla storica azienda calabrese, leader nella produzione e trasformazione del tonno pinna gialla. A siglare l'intesa, nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, sono stati il presidente Andrea Agostinelli e Pippo Callipo, patron del gruppo imprenditoriale. Il rinnovo decorre dal 16 settembre 2024 e avrà validità fino al 15 settembre 2044, in continuità con la licenza di subingresso siglata nel 2018, che ha segnato l'avvio della presenza operativa del gruppo Callipo all'interno dello scalo. La nuova concessione copre un'area di 24.130 metri quadrati all'interno del porto, dove sarà realizzata una moderna piattaforma logistica fredda, comprensiva di capannone con celle frigorifere e aree esterne di supporto. Un'infrastruttura pensata per rafforzare la filiera agroalimentare e logistica dell'azienda, proiettandola ancora di più verso i mercati internazionali. Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente Agostinelli, che ha definito l'operazione «un insediamento produttivo di alto valore strategico e simbolico» per la Calabria e per tutto il sistema portuale regionale. Oltre all'alto significato commerciale, la presenza del gruppo Callipo rappresenta un motivo di orgoglio per il nostro territorio. È un'azienda con rilevanza nazionale, radicata nei valori sociali e civili, che potrà generare importanti ricadute occupazionali anche a livello locale, ha dichiarato Agostinelli. Per Callipo, si tratta di un nuovo capitolo di investimento e fiducia verso lo scalo calabrese, considerato porta d'accesso strategica ai mercati globali. La scelta conferma la vocazione export-oriented dell'impresa, sempre più orientata a integrare produzione e logistica per rispondere con efficacia alle esigenze del commercio internazionale. Il rinnovo della concessione consolida inoltre il percorso di valorizzazione e diversificazione delle attività nel porto di Gioia Tauro, sempre più aperto a iniziative che vadano oltre il traffico container e che generino sviluppo industriale e occupazionale sul territorio.



Rai News

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Callipo Group rinnova la concessione demaniale nel Porto di Gioia Tauro

Un proficuo rapporto nato nel 2018, quando la storica azienda calabrese, leader nella produzione di tonno, firmò la licenza di subingresso. È una reciproca conferma di stima e fiducia quella che stamattina ha visto registrare il rinnovo della concessione alla società Callipo Group srl, che continua a scegliere il porto di Gioia Tauro, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i maggiori del Mediterraneo, quale porta di accesso al mercato globale. Seduti allo stesso tavolo il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, e il presidente della Callipo Group srl, Pippo Callipo, a suggellare un proficuo rapporto nato nel 2018, quando la storica azienda calabrese, leader nella produzione di tonno pinna gialla, firmò la licenza di subingresso in una zona di demanio marittimo all'interno dell'ambito portuale di Gioia Tauro. In seguito al parere positivo del Comitato di gestione alla domanda di rinnovo presentata dalla Callipo Group, la concessione avrà una durata ventennale con scadenza fissata al 15 settembre 2044 a decorrere dal 16 settembre 2024 (decorrenza in continuità alla Licenza di subingresso del 2018) allo scopo di realizzare una piattaforma logistica fredda, organizzata in 24.130 metri quadrati, destinati a capannone, dotato di celle frigorifero, con annesso aree esterne asservite. Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente Andrea Agostinelli.



Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Porto di Gioia Tauro: rinnovata la concessione alla società Callipo Group

Gioia Tauro - È una reciproca conferma di stima e fiducia quella che stamattina ha visto registrare il rinnovo della concessione alla società Callipo Group srl, che continua a scegliere il **porto** di **Gioia Tauro**, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i maggiori del Mediterraneo, quale porta di accesso al mercato globale. Seduti allo stesso tavolo il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, e il presidente della Callipo Group srl, Pippo Callipo, a suggellare un proficuo rapporto nato nel 2018, quando la storica azienda calabrese, leader nella produzione di tonno pinna gialla, firmò la licenza di subingresso in una zona di demanio marittimo all'interno dell'ambito portuale di **Gioia Tauro**. In seguito al parere positivo del Comitato di gestione alla domanda di rinnovo presentata dalla Callipo Group, la concessione avrà una durata ventennale con scadenza fissata al 15 settembre 2044 a decorrere dal 16 settembre 2024 (decorrenza in continuità alla Licenza di subingresso del 2018) allo scopo di realizzare una piattaforma logistica fredda, organizzata in 24.130 metri quadrati, destinati a capannone, dotato di celle frigorifero, con annesse aree esterne asservite.

Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente Andrea Agostinelli, che ha voluto dare rilievo ad **<porto di Gioia Tauro>>**.



Gioia Tauro - È una reciproca conferma di stima e fiducia quella che stamattina ha visto registrare il rinnovo della concessione alla società Callipo Group srl, che continua a scegliere il porto di Gioia Tauro, primo scalo di transhipment d'Italia e tra i maggiori del Mediterraneo, quale porta di accesso al mercato globale. Seduti allo stesso tavolo il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, e il presidente della Callipo Group srl, Pippo Callipo, a suggellare un proficuo rapporto nato nel 2018, quando la storica azienda calabrese, leader nella produzione di tonno pinna gialla, firmò la licenza di subingresso in una zona di demanio marittimo all'interno dell'ambito portuale di Gioia Tauro. In seguito al parere positivo del Comitato di gestione alla domanda di rinnovo presentata dalla Callipo Group, la concessione avrà una durata ventennale con scadenza fissata al 15 settembre 2044 a decorrere dal 16 settembre 2024 (decorrenza in continuità alla Licenza di subingresso del 2018) allo scopo di realizzare una piattaforma logistica fredda, organizzata in 24.130 metri quadrati, destinati a capannone, dotato di celle frigorifero, con annesse aree esterne asservite. Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente Andrea Agostinelli, che ha voluto dare rilievo ad «un'attività - ha detto - che, oltre all'alto significato commerciale, è motivo di orgoglio per tutto ciò che rappresenta, un'azienda di rilevanza nazionale, presente nel mercato italiano ed estero. Si tratta di un importante insediamento produttivo - ha aggiunto - motivo di pregio per l'intera Calabria, grazie anche ai valori sociali e civili sempre portati avanti dal suo patron: Pippo Callipo e coerentemente seguiti dalla sua famiglia aziendale, che certamente avrà ulteriori risvolti occupazionali anche nel porto di Gioia Tauro».

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Nel porto di Gioia Tauro sorgerà una piattaforma logistica del freddo

Porti Concessione rinnovata per 20 anni a Callipo Group, storica azienda produttrice di tonno in scatola di REDAZIONE SHIPPING ITALY È stata rinnovata dall'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, la concessione a Callipo Group srl, firmata la prima volta nel 2018, quando la storica azienda calabrese, leader nella produzione di tonno pinna gialla, firmò la licenza di subingresso in una zona di demanio marittimo all'interno dell'ambito portuale di **Gioia Tauro**. In una nota la port authority fa sapere che, in seguito al parere positivo del Comitato di gestione alla domanda di rinnovo presentata dalla Callipo Group, la concessione avrà una durata ventennale con scadenza fissata al 15 settembre 2044 a decorrere dal 16 settembre 2024 (decorrenza in continuità alla Licenza di subingresso del 2018) allo scopo di realizzare una piattaforma logistica del freddo, organizzata in 24.130 metri quadrati, destinati a capannone, dotato di celle frigorifero, con annesse aree esterne asservite. Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente dell'Adsp Andrea Agostinelli, che ha voluto dare rilievo ad "un'attività che, oltre all'alto significato commerciale, è motivo di orgoglio per tutto ciò che rappresenta, un'azienda di rilevanza nazionale, presente nel mercato italiano ed estero. Si tratta di un importante insediamento produttivo - ha aggiunto - motivo di pregio per l'intera Calabria, grazie anche ai valori sociali e civili sempre portati avanti dal suo patron Pippo Callipo e coerentemente seguiti dalla sua famiglia aziendale, che certamente avrà ulteriori risvolti occupazionali anche nel **porto di Gioia Tauro**".

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



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il Consiglio comunale "salvaguarda" il bilancio

Il consiglio comunale ha approvato, con 17 voti favorevoli e 4 contrari l'assestamento generale del bilancio e quindi la salvaguardia degli equilibri per l'esercizio 2025. A seguire riconosciuto un debito fuori bilancio dell'importo di 151 euro derivante da sentenza esecutiva della Corte di Giustizia Tributaria di 1° grado di Messina e incardinata la proposta di approvazione del regolamento per la gestione del centro comunale di raccolta (CCR) dei rifiuti differenziati. Al riguardo il consigliere Santi Saraò ha presentato un emendamento per cassare la condizione che l'accesso al Centro sia subordinata alla dimostrazione da parte dell'utenza del pagamento della bolletta dei rifiuti. Dopo un animato dibattito l'argomento è stata rinviato così come proposto dal vicepresidente Mario Sindoni per apportare eventuali miglioramenti e integrazioni al testo. In avvio dei lavori della sessione ordinaria del consiglio comunale, e dopo un momento di silenzio dedicato alla memoria di Mattia Caruso e Simone Marzullo, deceduti in un incidente stradale, nel giorno delle esequie e giornata di lutto cittadino deciso dal sindaco Pippo Midili spazio agli interventi preliminari che hanno permesso ad Alessio Andaloro di segnalare mancanza di un palo della pubblica illuminazione davanti alla chiesa di San Marco, la presenza di erbacce su diverse strade cittadine e persino davanti al palazzo municipale, invitando l'Amministrazione ad intervenire presso l'**Autorità Portuale** per provvedere alla pulizia negli ambiti di competenza. Giuseppe Crisafulli ha invece sostenuto che la pulizia nelle periferie lascia molto a desiderare, nonostante diverse sue sollecitazioni nel corso degli ultimi mesi. Lorenzo Italiano ha invece lamentato l'assenza di riscontro a una proposta della minoranza di intitolare una via cittadina alle vittime della strada.



Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Il terminal Duferco di Milazzo entra nel network dei container grazie a Grendi e Sider Navi

Porti Avviata con la nave Sider London una linea per Maersk con l'Algeria e Cagliari mentre Duferco Terminal Mediterraneo riceve da Banco Bpm un finanziamento da 21 milioni di Nicola Capuzzo Muove i primi passi il progetto di linea feeder per il trasporto container in Italia e nel Mediterraneo che il gruppo Grendi aveva preannunciato lo scorso febbraio Al neonato Duferco Terminal Mediterraneo del **porto** di Milazzo è infatti approdata la scorsa settimana, e tornerà a farlo già nei prossimi giorni, la nave Silver London di Sider Navi (gruppo Nova Marine Carriers), impiegata per conto di Maersk in una rotazione che prevede scali anche nel **porto** algerino di Skikda e al terminal Mito (controllato e gestito da Grendi) a Cagliari. La nave in questione, una general cargo battente bandiera portoghese con capacità di trasporto container fino a circa 200 Teu, risulta già nell'operativo di Maersk inserita all'interno di questa rotazione che connette dunque Sardegna, Sicilia e Algeria.

I protagonisti dell'iniziativa sono gli stessi che nei mesi scorsi hanno presentato istanza di concessione nel **porto** di Brindisi (insieme ad alcuni operatori locali) per le aree attualmente pubbliche di Costa Morena attraverso la neocostituita società Star - Shipping transport and reliability che fa capo per il 45% al gruppo Grendi, per un altro 45% a Sider Navi e per il restante 10% a Fena Srl, azienda a sua volta controllata al 90% dalla cittadina greca Eleni Chrysopoulou e al 10% da Franco Cupolo, consigliere d'amministrazione di Mito (Grendi) e amministratore delegato proprio di Duferco Terminal Mediterraneo. Antonio Musso lo scorso febbraio aveva illustrato l'avvio della nuova società Star - Shipping transport and reliability motivandolo con l'interesse ad aggiungere al tradizionale business del trasporto marittimo fra Sardegna e Marina di Carrara operato con due navi ro-ro, e al collegamento avviato sempre da Cagliari con una terza nave ro-ro verso la Tunisia (Radès) e verso l'Algeria (Skikda), un altro collegamento per l'imbarco/sbarco lo-lo e il trasporto di container dal capoluogo sardo ad altri porti del Mediterraneo. "L'obiettivo della neonata società Star è quello di fornire ai clienti che già scalano Cagliari (Maersk e Msc) e ad altri un collegamento marittimo anche con porti lo-lo in Italia e in Nord Africa". Milazzo, e forse in futuro anche Brindisi, è dunque un primo **porto** che va ad aggiungersi a questo nuovo network di linee feeder salpato con Star. Per Maersk si tratta di un potenziamento della propria offerta commerciale nella Sicilia orientale. Sempre a proposito di Duferco Terminal Mediterraneo, infine, Banco Bpm ha fatto sapere di aver perfezionato un'operazione di finanziamento per un ammontare di 21 milioni di euro a favore della controllante Duferco Travi e Profilati. L'operazione, assistita da garanzia Sace Growth, "ha lo scopo di supportare il piano di investimenti della controllata Duferco Terminal Mediterraneo Spa che gestisce le attività del nuovo terminal container multi-purpose del Gruppo Duferco" si legge



Porti Avviata con la nave Sider London una linea per Maersk con l'Algeria e Cagliari mentre Duferco Terminal Mediterraneo riceve da Banco Bpm un finanziamento da 21 milioni di Nicola Capuzzo Muove i primi passi il progetto di linea feeder per il trasporto container in Italia e nel Mediterraneo che il gruppo Grendi aveva preannunciato lo scorso febbraio Al neonato Duferco Terminal Mediterraneo del porto di Milazzo è infatti approdata la scorsa settimana, e tornerà a farlo già nei prossimi giorni, la nave Silver London di Sider Navi (gruppo Nova Marine Carriers), impiegata per conto di Maersk in una rotazione che prevede scali anche nel porto algerino di Skikda e al terminal Mito (controllato e gestito da Grendi) a Cagliari. La nave in questione, una general cargo battente bandiera portoghese con capacità di trasporto container fino a circa 200 Teu, risulta già nell'operativo di Maersk inserita all'interno di questa rotazione che connette dunque Sardegna, Sicilia e Algeria. I protagonisti dell'iniziativa sono gli stessi che nei mesi scorsi hanno presentato istanza di concessione nel porto di Brindisi (insieme ad alcuni operatori locali) per le aree attualmente pubbliche di Costa Morena attraverso la neocostituita società Star - Shipping transport and reliability che fa capo per il 45% al gruppo Grendi, per un altro 45% a Sider Navi e per il restante 10% a Fena Srl, azienda a sua volta controllata al 90% dalla cittadina greca Eleni Chrysopoulou e al 10% da Franco Cupolo, consigliere d'amministrazione di Mito (Grendi) e amministratore delegato proprio di Duferco Terminal Mediterraneo. Antonio Musso lo scorso febbraio aveva illustrato l'avvio della nuova società Star - Shipping transport and reliability motivandolo con l'interesse ad aggiungere al tradizionale business del trasporto marittimo fra Sardegna e Marina di Carrara operato con due navi ro-ro, e al collegamento avviato sempre da Cagliari con una terza nave ro-ro verso la Tunisia (Radès) e verso l'Algeria (Skikda), un altro

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

in una nota. L'istituto di credito aggiunge: "La realizzazione del piano di opere infrastrutturali avrà importanti ricadute sull'economia della Sicilia e, in particolare, sulle imprese costruttrici e sull'intera filiera di fornitura. Il progetto ha inoltre ricadute positive anche in termini occupazionali grazie al programma di assunzioni e di specifica formazione dei lavoratori dell'ex polo industriale di Giammoro, che verranno inseriti da Duferco in modo graduale coerentemente con la prevista espansione dei volumi di attività". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI Il 21 novembre a Milano torna il Business Meeting CONTAINER ITALY.

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Da rieditare la gara per il terminal passeggeri di Milazzo

Porti Annullata l'aggiudicazione a Liberty Lines su ricorso di Afrodite Group, errori dell'Adsp dello Stretto nella ponderazione delle offerte di REDAZIONE SHIPPING ITALY Occorre "la riedizione della gara quantomeno dalla fase di presentazione delle offerte economiche onde garantire la neutralità del criterio ed eliminare qualsiasi sospetto di elaborazione della formula alla luce delle offerte presentate". È la formula conclusiva con cui il Tar di Catania ha accolto il ricorso di Afrodite Group, risultata seconda nella procedura di aggiudicazione del terminal passeggeri di Milazzo in località Acqueviola, bandita dall'Autorità di sistema portuale dello Stretto e vinta a fine 2024 da Liberty Lines. Secondo il Tar, in particolare, l'Adsp non avrebbe correttamente ponderato i prezzi più vantaggiosi per l'amministrazione proposti da Afrodite, viziando così così il punteggio finale: "Incontestata tra le parti la corretta applicazione della formula matematica in questione, emerge come a fronte di notevoli differenze in ordine all'offerta economica proposto, l'attribuzione del punteggio sia totalmente disancorata dal rapporto dei prezzi offerti con ciò disattendendo non solo l'orientamento giurisprudenziale () secondo cui ' nell'ambito delle gare da aggiudicarsi con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa è necessario che nell'assegnazione dei punteggi venga utilizzato tutto il potenziale differenziale previsto per il prezzo, al fine di evitare uno svuotamento di efficacia sostanziale della componente economica dell'offerta ', ma anche quello che, pur ammettendo formule matematiche funzionali a ridurre il peso marginale della parte economica ai fini dell'aggiudicazione, condiziona tale possibilità alla previsione di una necessaria differenziazione del punteggio delle offerte economiche notevolmente diverse". Da qui l'accoglimento del ricorso e l'obbligo per l'Adsp, salvo appello, di rifare almeno in parte la gara. "Avendo appreso della sentenza, rimaniamo in attesa di deliberazioni da parte della Stazione Appaltante prima di ipotizzare qualsiasi azione. Nel frattempo, Liberty Lines continuerà a gestire le Stazioni Marittime di Milazzo, in modo da garantire il servizio al pubblico, durante il periodo estivo" ha commentato Liberty Lines in una nota. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Porti Annullata l'aggiudicazione a Liberty Lines su ricorso di Afrodite Group, errori dell'Adsp dello Stretto nella ponderazione delle offerte di REDAZIONE SHIPPING ITALY Occorre "la riedizione della gara quantomeno dalla fase di presentazione delle offerte economiche onde garantire la neutralità del criterio ed eliminare qualsiasi sospetto di elaborazione della formula alla luce delle offerte presentate". È la formula conclusiva con cui il Tar di Catania ha accolto il ricorso di Afrodite Group, risultata seconda nella procedura di aggiudicazione del terminal passeggeri di Milazzo in località Acqueviola, bandita dall'Autorità di sistema portuale dello Stretto e vinta a fine 2024 da Liberty Lines. Secondo il Tar, in particolare, l'Adsp non avrebbe correttamente ponderato i prezzi più vantaggiosi per l'amministrazione proposti da Afrodite, viziando così così il punteggio finale: "Incontestata tra le parti la corretta applicazione della formula matematica in questione, emerge come a fronte di notevoli differenze in ordine all'offerta economica proposto, l'attribuzione del punteggio sia totalmente disancorata dal rapporto dei prezzi offerti con ciò disattendendo non solo l'orientamento giurisprudenziale () secondo cui ' nell'ambito delle gare da aggiudicarsi con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa è necessario che nell'assegnazione dei punteggi venga utilizzato tutto il potenziale differenziale previsto per il prezzo, al fine di evitare uno svuotamento di efficacia sostanziale della componente economica dell'offerta ', ma anche quello che, pur ammettendo formule matematiche funzionali a ridurre il peso marginale della parte economica ai fini dell'aggiudicazione, condiziona tale possibilità alla previsione di una necessaria differenziazione del punteggio delle offerte economiche notevolmente diverse". Da qui l'accoglimento del ricorso e l'obbligo per l'Adsp, salvo appello, di rifare almeno in parte la gara. "Avendo appreso della sentenza, rimaniamo in attesa di deliberazioni da parte della Stazione Appaltante prima di ipotizzare qualsiasi azione. Nel frattempo, Liberty Lines continuerà a

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Isole minori, in 2mila dicono no al caro traghetti

Il presidente Claudio Rugolo: Disagio insostenibile, non più rinviabile il tavolo tecnico". **Messina** - Si è chiusa con un successo di voti la petizione lanciata dalla Pro Loco Leni contro il caro collegamenti con le isole minori. Turisti in fuga Un salasso che sta mettendo in fuga i turisti e che, indicano i dati, aumenta ogni giorno di più. Ad essere maggiormente penalizzate sono proprio le isole Eolie: in 3 anni il costo del traghetto è aumentato del 60%. Più contenuti gli aumenti dei collegamenti con le Egadi. La petizione L'iniziativa della Pro Loco Leni - Eolie Patrimonio dell'Umanità ha riportato numeri che meritano riflessione; 1.872 le sottoscrizioni online, 140 sottoscrizioni cartacee, 18.902 visualizzazioni sui canali social, 1.029 condivisioni. "E' la dimostrazione di un disagio ormai insostenibile", commenta l'avvocato Claudio Rugolo, presidente della Pro Loco. L'associazione chiede l'apertura immediata di un tavolo di confronto istituzionale con Regione, Governo, enti locali, operatori del trasporto marittimo e rappresentanze territoriali per trovare soluzioni concrete e sostenibili, per contenere i costi, garantire la continuità territoriale, salvaguardare l'economia locale. Verso il tavolo tecnico? "La manifestazione di interesse è stata già presentata al presidente della Regione Siciliana, all'assessore delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti della Regione Siciliana, all'assessore del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo della Regione Siciliana, e per conoscenza al presidente del Consiglio dei ministri, al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministro del Turismo.



TempoStretto

Isole minori, in 2mila dicono no al caro traghetti



07/23/2025 20:01 Alessandra Serio

Il presidente Claudio Rugolo: Disagio insostenibile, non più rinviabile il tavolo tecnico". Messina - Si è chiusa con un successo di voti la petizione lanciata dalla Pro Loco Leni contro il caro collegamenti con le isole minori. Turisti in fuga Un salasso che sta mettendo in fuga i turisti e che, indicano i dati, aumenta ogni giorno di più. Ad essere maggiormente penalizzate sono proprio le isole Eolie: in 3 anni il costo del traghetto è aumentato del 60%. Più contenuti gli aumenti dei collegamenti con le Egadi. La petizione L'iniziativa della Pro Loco Leni - Eolie Patrimonio dell'Umanità ha riportato numeri che meritano riflessione; 1.872 le sottoscrizioni online, 140 sottoscrizioni cartacee, 18.902 visualizzazioni sui canali social, 1.029 condivisioni. "E' la dimostrazione di un disagio ormai insostenibile", commenta l'avvocato Claudio Rugolo, presidente della Pro Loco. L'associazione chiede l'apertura immediata di un tavolo di confronto istituzionale con Regione, Governo, enti locali, operatori del trasporto marittimo e rappresentanze territoriali per trovare soluzioni concrete e sostenibili, per contenere i costi, garantire la continuità territoriale, salvaguardare l'economia locale. Verso il tavolo tecnico? "La manifestazione di interesse è stata già presentata al presidente della Regione Siciliana, all'assessore delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti della Regione Siciliana, all'assessore del Turismo, dello Sport e dello Spettacolo della Regione Siciliana, e per conoscenza al presidente del Consiglio dei ministri, al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministro del Turismo.

Informazioni Marittime

Catania

A Catania una nuova banchina per il traffico crociere

Per allestire la struttura, è stato completato il restyling del molo 25 Nel **porto** di **Catania** è stato completato il restyling del molo 25, intervento che consente ora allo scalo siciliano di avere una terza banchina dedicata al traffico delle crociere. La struttura ha una linea di accosto di 405 metri con un fondale minimo di 9 metri ed un'area di sosta di settemila metri quadri dedicata ai pullman turistici e alla logistica di terra. Illustrando i lavori, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, ha spiegato che è stato "ripristinato il ciglio, ricertificato tutte le bitte, risistemato i parabordi e soprattutto livellato il fondale che, a causa di spostamento di sabbia e massi, non era più idoneo ad assicurare i 9 metri, utili alle grandi crociere. La cosa più importante - ha aggiunto Di Sarcina - sarà mantenerlo in queste condizioni, agendo periodicamente perché l'arrivo delle imbarcazioni crea ulteriori dislivelli, che vanno appunto monitorati". Condividi Tag porti **catania** Articoli correlati.

Informazioni Marittime

A Catania una nuova banchina per il traffico crociere



07/23/2025 09:39

Per allestire la struttura, è stato completato il restyling del molo 25 Nel porto di Catania è stato completato il restyling del molo 25, intervento che consente ora allo scalo siciliano di avere una terza banchina dedicata al traffico delle crociere. La struttura ha una linea di accosto di 405 metri con un fondale minimo di 9 metri ed un'area di sosta di settemila metri quadri dedicata ai pullman turistici e alla logistica di terra. Illustrando i lavori, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Francesco Di Sarcina, ha spiegato che è stato "ripristinato il ciglio, ricertificato tutte le bitte, risistemato i parabordi e soprattutto livellato il fondale che, a causa di spostamento di sabbia e massi, non era più idoneo ad assicurare i 9 metri, utili alle grandi crociere. La cosa più importante - ha aggiunto Di Sarcina - sarà mantenerlo in queste condizioni, agendo periodicamente perché l'arrivo delle imbarcazioni crea ulteriori dislivelli, che vanno appunto monitorati". Condividi Tag porti catania Articoli correlati.

Blue economy, Confindustria Nautica a Osaka 2025

Al convegno promosso dal Ministro per le Politiche del mare Si è svolto oggi presso il Padiglione Italia a Expo Osaka il convegno internazionale "La valorizzazione dell'economia del mare", promosso dal Ministro per le Politiche del mare. L'appuntamento è stato aperto dai saluti istituzionali dell'Amb. Mario Andrea Vattani, Commissario Generale per l'Italia ad Expo Osaka 2025, dell'Amb. Gianluigi Benedetti, Ambasciatore d'Italia in Giappone, di Yoshimichi Terada, Viceministro per gli Affari Internazionali presso il Ministero giapponese del Territorio, delle Infrastrutture, dei Trasporti e del Turismo e dal Sen. Nello Musumeci, Ministro per le Politiche del Mare. Tra i settori protagonisti della Blue Economy, "la nautica da diporto rappresenta un'eccellenza assoluta dell'Italia, è un'industria che trae linfa dalla storia, dalla cultura, dall'artigianato, dall'arte del nostro Paese e che guarda al futuro - così Piero Formenti, Presidente di Confindustria Nautica, in apertura della prima sessione tematica dedicata a "L'industria nautica italiana, dalla leadership globale alle sfide economiche, sociali e ambientali del futuro". Sono 4 i fattori di questa industria: il ruolo del capitalismo familiare, l'orgoglio per la propria cultura, l'attenzione per il design, la bellezza e i dettagli, le forti identità territoriali". "Il fatturato dell'industria nautica da diporto ha conosciuto una fase di arresto in conseguenza della crisi finanziaria globale del 2008, che si è approfondita per scelte politiche nazionali che hanno protratto la crisi per altri tre anni - ha rammentato Formenti. Questo ci ricorda l'importanza del contesto normativo che non produce ricchezza di per sé, ma è in grado di far sprigionare oppure ostacolare le opportunità per le imprese". Nell'ambito del confronto con il Viceministro giapponese alle Infrastrutture e trasporti, Y. Terada, il Presidente di Confindustria Nautica ha sottolineato l'esigenza delle imprese di avere prospettive, certezze e possibilità di pianificare, richiamando l'attenzione sui "tempi di risposta delle Amministrazioni e di risposta adeguata, che sono fondamentali per sostenere l'impresa. Penso - ha continuato Formenti-, per quanto riguarda il versante italiano, alla moltiplicazione dei controlli da parte delle forze di polizia di mare, che non consente alle società di noleggiare di offrire un servizio competitivo rispetto agli altri players internazionali, al tema della manutenzione delle imboccature dei **porti** turistici, alla mortificazione del leasing nautico da parte dell'Amministrazione finanziaria". La nautica è un campione assoluto dell'export italiano: nel decennio 2014-2024 l'export di tutta l'industria manifatturiera italiana è cresciuto del 55%, quello della nautica da diporto del 119%. L'export nautico ha raggiunto i 4,3 miliardi di euro con una crescita ininterrotta dal 2012, e nel 2024 ha superato quello della cantieristica navalmeccanica mercantile, assestandosi al 52% del totale italiano. L'industria nautica italiana punta a un modello che è di natura esperienziale che coinvolge il bene, la barca, insieme



Al convegno promosso dal Ministro per le Politiche del mare Si è svolto oggi presso il Padiglione Italia a Expo Osaka il convegno internazionale "La valorizzazione dell'economia del mare", promosso dal Ministro per le Politiche del mare. L'appuntamento è stato aperto dai saluti istituzionali dell'Amb. Mario Andrea Vattani, Commissario Generale per l'Italia ad Expo Osaka 2025, dell'Amb. Gianluigi Benedetti, Ambasciatore d'Italia in Giappone, di Yoshimichi Terada, Viceministro per gli Affari Internazionali presso il Ministero giapponese del Territorio, delle Infrastrutture, dei Trasporti e del Turismo e dal Sen. Nello Musumeci, Ministro per le Politiche del Mare. Tra i settori protagonisti della Blue Economy, "la nautica da diporto rappresenta un'eccellenza assoluta dell'Italia, è un'industria che trae linfa dalla storia, dalla cultura, dall'artigianato, dall'arte del nostro Paese e che guarda al futuro - così Piero Formenti, Presidente di Confindustria Nautica, in apertura della prima sessione tematica dedicata a "L'industria nautica italiana, dalla leadership globale alle sfide economiche, sociali e ambientali del futuro". Sono 4 i fattori di questa industria: il ruolo del capitalismo familiare, l'orgoglio per la propria cultura, l'attenzione per il design, la bellezza e i dettagli, le forti identità territoriali". "Il fatturato dell'industria nautica da diporto ha conosciuto una fase di arresto in conseguenza della crisi finanziaria globale del 2008, che si è approfondita per scelte politiche nazionali che hanno protratto la crisi per altri tre anni - ha rammentato Formenti. Questo ci ricorda l'importanza del contesto normativo che non produce ricchezza di per sé, ma è in grado di far sprigionare oppure ostacolare le opportunità per le imprese". Nell'ambito del confronto con il Viceministro giapponese alle Infrastrutture e trasporti, Y. Terada, il Presidente di Confindustria

all'offerta turistica del territorio e alla produzione straordinaria di cibo e cucina che l'Italia sa offrire al mondo. "Un asset fondamentale è la portualità turistica - ha sottolineato Formenti. I porti non devono essere concepiti come "parcheggi" di imbarcazioni, ma come luoghi vivi, porte di accesso alle nostre cittadine costiere e ai territori dell'entroterra, anche per questo abbiamo presentato al Governo e segnatamente al Ministro delle politiche del mare idee di riforma normativa che supportino e facilitino la loro ristrutturazione". Salone Nautico quale piattaforma internazionale di sviluppo Grande interesse dimostrato da parte della rappresentativa nipponica per il modello di sostegno al ruolo strategico per la crescita e l'internazionalizzazione rappresentato dal Salone Nautico. "Come per il Salone del Mobile - primo evento fieristico mondiale del settore dell'arredamento - ha contribuito al successo e all'internazionalizzazione del settore", ha spiegato Formenti. L'esposizione interessa tutti i segmenti merceologici - imbarcazioni a motore fino a 24 metri, superyacht, battelli pneumatici, imbarcazioni a vela, accessori e componentistica - e lo scorso anno ha ospitato oltre 120.000 visitatori, oltre 1.000 imbarcazioni esposte, 1.150 giornalisti provenienti da tutto il mondo. Il Salone Nautico - che quest'anno celebrerà la 65esima edizione, a Genova dal 18 al 23 settembre prossimi - è anche il luogo di confronto tra le imprese con le istituzioni sui temi strategici e sulle nuove tendenze del settore. "Essere la prima industria della nautica da diporto al mondo ci impone l'onore e l'onere di indicare una direzione, in termini di futuro e di futuro sostenibile" - spiega il presidente Formenti. Confindustria Nautica ha intrapreso diverse iniziative in ambito nazionale e internazionale: Istituzione di un Comitato Esg e Transizione sostenibile; partecipazione alla Life Cycle Assessment Taskforce di Ebi (Associazione europea dell'industria nautica); partecipazione al Sustainability Committee di Icomia (la federazione mondiale della nautica); per il Salone Nautico Internazionale conseguimento della Certificazione Iso 20121 per la gestione sostenibile dell'evento fieristico; adozione del Sustainability Honor Code. Sostenibilità e innovazione saranno il filo conduttore della prossima edizione del Salone Nautico Internazionale a Genova. Venerdì 19 settembre, una giornata interamente dedicata a questi temi vedrà in programma la quarta edizione del World Yachting Sustainability Forum, organizzato da Confindustria Nautica con International Boat Industry, e l'European Sustainable Boating Roundtable, realizzata con Ebi e focalizzata sulle nuove sfide del commercio internazionale. Seguirà una tavola rotonda sui criteri Eesg per la nautica, promossa con Rina e Bper Banca, che approfondirà il ruolo dei parametri di sostenibilità nell'accesso alla finanza verde. La giornata si concluderà con la sesta edizione del Design Innovation Award, presieduta da Walter De Silva, uno dei più illustri designer italiani riconosciuti a livello mondiale, per premiare eccellenza e ricerca nel settore nautico. Doctor's Life, formazione continua per i medici Il primo canale televisivo di formazione e divulgazione scientifica dedicato a Medici di Medicina Generale, Medici Specialisti e Odontoiatri e Farmacisti. Disponibile on demand su SKY.

Blue economy, Confindustria Nautica a Osaka 2025

Roma, 23 lug. (Adnkronos) - Si è svolto oggi presso il Padiglione Italia a Expo Osaka il convegno internazionale "La valorizzazione dell'economia del mare", promosso dal Ministro per le Politiche del mare. L'appuntamento è stato aperto dai saluti istituzionali dell'Amb. Mario Andrea Vattani, Commissario Generale per l'Italia ad Expo Osaka 2025, dell'Amb. Gianluigi Benedetti, Ambasciatore d'Italia in Giappone, di Yoshimichi Terada, Viceministro per gli Affari Internazionali presso il Ministero giapponese del Territorio, delle Infrastrutture, dei Trasporti e del Turismo e dal Sen. Nello Musumeci, Ministro per le Politiche del Mare. Tra i settori protagonisti della Blue Economy, "la nautica da diporto rappresenta un'eccellenza assoluta dell'Italia, è un'industria che trae linfa dalla storia, dalla cultura, dall'artigianato, dall'arte del nostro Paese e che guarda al futuro - così Piero Formenti, Presidente di Confindustria Nautica, in apertura della prima sessione tematica dedicata a "L'industria nautica italiana, dalla leadership globale alle sfide economiche, sociali e ambientali del futuro". Sono 4 i fattori di questa industria: il ruolo del capitalismo familiare, l'orgoglio per la propria cultura, l'attenzione per il design, la bellezza e i dettagli, le forti identità territoriali". "Il fatturato dell'industria nautica da diporto ha conosciuto una fase di arresto in conseguenza della crisi finanziaria globale del 2008, che si è approfondita per scelte politiche nazionali che hanno protratto la crisi per altri tre anni - ha rammentato Formenti. Questo ci ricorda l'importanza del contesto normativo che non produce ricchezza di per sé, ma è in grado di far sprigionare oppure ostacolare le opportunità per le imprese". Nell'ambito del confronto con il Viceministro giapponese alle Infrastrutture e trasporti, Y. Terada, il Presidente di Confindustria Nautica ha sottolineato l'esigenza delle imprese di avere prospettive, certezze e possibilità di pianificare, richiamando l'attenzione sui "tempi di risposta delle Amministrazioni e di risposta adeguata, che sono fondamentali per sostenere l'impresa. Penso - ha continuato Formenti-, per quanto riguarda il versante italiano, alla moltiplicazione dei controlli da parte delle forze di polizia di mare, che non consente alle società di noleggiare di offrire un servizio competitivo rispetto agli altri players internazionali, al tema della manutenzione delle imboccature dei porti turistici, alla mortificazione del leasing nautico da parte dell'Amministrazione finanziaria". La nautica è un campione assoluto dell'export italiano: nel decennio 2014-2024 l'export di tutta l'industria manifatturiera italiana è cresciuto del 55%, quello della nautica da diporto del 119%. L'export nautico ha raggiunto i 4,3 miliardi di euro con una crescita ininterrotta dal 2012, e nel 2024 ha superato quello della cantieristica navalmeccanica mercantile, assestandosi al 52% del totale italiano. L'industria nautica italiana punta a un modello che è di natura esperienziale che coinvolge il bene, la barca, insieme all'offerta turistica del territorio e alla produzione



Affari Italiani

Focus

straordinaria di cibo e cucina che l'Italia sa offrire al mondo. "Un asset fondamentale è la portualità turistica - ha sottolineato Formenti. I porti non devono essere concepiti come "parcheggi" di imbarcazioni, ma come luoghi vivi, porte di accesso alle nostre cittadine costiere e ai territori dell'entroterra, anche per questo abbiamo presentato al Governo e segnatamente al Ministro delle politiche del mare idee di riforma normativa che supportino e facilitino la loro ristrutturazione". Grande interesse dimostrato da parte della rappresentativa nipponica per il modello di sostegno al ruolo strategico per la crescita e l'internazionalizzazione rappresentato dal Salone Nautico. "Come per il Salone del Mobile - primo evento fieristico mondiale del settore dell'arredamento - ha contribuito al successo e all'internazionalizzazione del settore", ha spiegato Formenti. L'esposizione interessa tutti i segmenti merceologici - imbarcazioni a motore fino a 24 metri, superyacht, battelli pneumatici, imbarcazioni a vela, accessori e componentistica - e lo scorso anno ha ospitato oltre 120.000 visitatori, oltre 1.000 imbarcazioni esposte, 1.150 giornalisti provenienti da tutto il mondo. Il Salone Nautico - che quest'anno celebrerà la 65esima edizione, a Genova dal 18 al 23 settembre prossimi - è anche il luogo di confronto tra le imprese con le istituzioni sui temi strategici e sulle nuove tendenze del settore. "Essere la prima industria della nautica da diporto al mondo ci impone l'onore e l'onere di indicare una direzione, in termini di futuro e di futuro sostenibile" - spiega il presidente Formenti. Confindustria Nautica ha intrapreso diverse iniziative in ambito nazionale e internazionale: Istituzione di un Comitato Esg e Transizione sostenibile; partecipazione alla Life Cycle Assessment Taskforce di Ebi (Associazione europea dell'industria nautica); partecipazione al Sustainability Committee di Icomia (la federazione mondiale della nautica); per il Salone Nautico Internazionale conseguimento della Certificazione Iso 20121 per la gestione sostenibile dell'evento fieristico; adozione del Sustainability Honor Code. Sostenibilità e innovazione saranno il filo conduttore della prossima edizione del Salone Nautico Internazionale a Genova. Venerdì 19 settembre, una giornata interamente dedicata a questi temi vedrà in programma la quarta edizione del World Yachting Sustainability Forum, organizzato da Confindustria Nautica con International Boat Industry, e l'European Sustainable Boating Roundtable, realizzata con Ebi e focalizzata sulle nuove sfide del commercio internazionale. Seguirà una tavola rotonda sui criteri Eesg per la nautica, promossa con Rina e Bper Banca, che approfondirà il ruolo dei parametri di sostenibilità nell'accesso alla finanza verde. La giornata si concluderà con la sesta edizione del Design Innovation Award, presieduta da Walter De Silva, uno dei più illustri designer italiani riconosciuti a livello mondiale, per premiare eccellenza e ricerca nel settore nautico.

Informare

Focus

Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nei porti della Turchia è cresciuto del +1,6%

I carichi da e per l'Italia sono ammontati a 12,7 milioni di tonnellate (+10,1%) Nel secondo trimestre di quest'anno i **porti** della Turchia hanno movimentato 136,9 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +1,6% sullo stesso periodo del 2024. L'unica categoria merceologica ad aver registrato un lieve calo è stata quella delle rinfuse liquide che ha totalizzato 40,7 milioni di tonnellate (-0,4%). Nel settore delle rinfuse secche sono state movimentate 38,6 milioni di tonnellate (+0,9%). Nel segmento delle merci varie il traffico containerizzato è rimasto stabile essendosi attestato a 37,1 milioni di tonnellate con una movimentazione di contenitori pari a 3.658.928 teu (+6,7%). In crescita, invece, le merci convenzionali con 17,4 milioni di tonnellate (+10,9%) e i rotabili con 3,1 milioni di tonnellate (+6,8%). Nel secondo trimestre del 2025 il traffico complessivo delle merci da e per l'Italia è stato di 12,7 milioni di tonnellate (+10,1%), con un solo traffico dei container che è risultato pari a 165.303 teu (-6,2%). Nel primo semestre di quest'anno i **porti** turchi hanno movimentato globalmente 275,1 milioni di tonnellate di carichi, con una progressione del +2,2% sulla prima metà del 2024. I volumi di rinfuse liquide e solide sono stati pari rispettivamente a 83,9 milioni di tonnellate (+1,4%) e 79,3 milioni di tonnellate (+2,8%). I container, con 71,6 milioni di tonnellate d 7.013.531 teu movimentati, hanno segnato variazioni percentuali del -0,9% e +3,4%. Le merci convenzionali sono ammontate a 33,9 milioni di tonnellate (+9,1%) e i rotabili a 6,4 milioni di tonnellate (+8,5%). Nei primi sei mesi del 2025 il traffico con l'Italia è stato di 24,0 milioni di tonnellate (+6,1%), con un solo traffico containerizzato che è risultato pari a 313.063 teu (-7,0%).



Informare

Focus

Nel secondo trimestre del 2025 il traffico delle merci nei porti spagnoli è diminuito del -4,7%

In calo tutte le principali voci merceologiche tranne le merci convenzionali. Nel secondo trimestre del 2025 il traffico delle merci nei **porti** spagnoli è stato di 140,8 milioni di tonnellate, con una flessione del -4,7% sullo stesso periodo dello scorso anno che è stata determinata dal calo dei volumi movimentati in tutti i principali segmenti merceologici ad eccezione di quello delle merci convenzionali che, con 23,6 milioni di tonnellate, ha registrato un aumento del +1,8%. Nel settore dei container il traffico è stato di 49,9 milioni di tonnellate (-3,7%) ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 4.855.308 teu (+0,2%), inclusi 2.538.065 teu in transito (-4,5%), 1.782.658 teu in import-export (+7,7%) e 534.584 teu di traffico nazionale (+0,9%). La riduzione del traffico containerizzato sconta il raffronto con un 2024 nel corso del quale si era verificata una notevole crescita del traffico di trasbordo dovuta al riassetto dei servizi marittimi intercontinentali causato alla crisi nel Mar Rosso che aveva indotto le compagnie di navigazione ad evitare di far transitare le loro navi attraverso il canale di Suez dirottandole sulla rotta attorno al Capo di Buona Speranza, riorganizzazione dei servizi che nel Mediterraneo aveva inizialmente premiato principalmente i **porti** spagnoli. Nel secondo trimestre di quest'anno, inoltre, è risultata più accentuata la riduzione dei volumi di rinfuse liquide e solide che sono scesi rispettivamente del -6,2% e -9,5% a 44,0 milioni e 19,6 milioni di tonnellate. Nel periodo il traffico dei passeggeri negli scali portuali spagnoli è stato di oltre 10,8 milioni di unità (+9,5%), di cui più di 6,9 milioni di passeggeri dei servizi regolari (+7,7%) e quasi 3,9 milioni di crocieristi (+12,9%). Nel primo semestre del 2025 il traffico complessivo delle merci è stato di 275,4 milioni di tonnellate, con una riduzione del -3,1% sulla prima metà dello scorso anno. Analogamente al solo secondo trimestre, sono risultate in aumento solo le merci convenzionali con 45,3 milioni di tonnellate (+3,6%). I carichi containerizzati hanno totalizzato 95,7 milioni di tonnellate (-2,8%) con una movimentazione di container pari a 9.188.339 teu (+0,5%), di cui 4.754.676 teu in transito (-4,3%), 3.377.687 teu in import-export (+7,8%) e 1.055.978 teu di traffico nazionale (+1,4%). Le rinfuse liquide e quelle secche sono ammontate a 87,0 milioni di tonnellate (-5,5%) e 39,9 milioni di tonnellate (-4,7%). Il totale dei passeggeri è stato di 17,7 milioni di persone (+7,8%), inclusi 11,5 milioni di passeggeri delle linee regolari (+3,1%) e 6,2 milioni di passeggeri delle crociere (+17,7%).



In calo tutte le principali voci merceologiche tranne le merci convenzionali. Nel secondo trimestre del 2025 il traffico delle merci nei porti spagnoli è stato di 140,8 milioni di tonnellate, con una flessione del -4,7% sullo stesso periodo dello scorso anno che è stata determinata dal calo dei volumi movimentati in tutti i principali segmenti merceologici ad eccezione di quello delle merci convenzionali che, con 23,6 milioni di tonnellate, ha registrato un aumento del +1,8%. Nel settore dei container il traffico è stato di 49,9 milioni di tonnellate (-3,7%) ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 4.855.308 teu (+0,2%), inclusi 2.538.065 teu in transito (-4,5%), 1.782.658 teu in import-export (+7,7%) e 534.584 teu di traffico nazionale (+0,9%). La riduzione del traffico containerizzato sconta il raffronto con un 2024 nel corso del quale si era verificata una notevole crescita del traffico di trasbordo dovuta al riassetto dei servizi marittimi intercontinentali causato alla crisi nel Mar Rosso che aveva indotto le compagnie di navigazione ad evitare di far transitare le loro navi attraverso il canale di Suez dirottandole sulla rotta attorno al Capo di Buona Speranza, riorganizzazione dei servizi che nel Mediterraneo aveva inizialmente premiato principalmente i **porti** spagnoli. Nel secondo trimestre di quest'anno, inoltre, è risultata più accentuata la riduzione dei volumi di rinfuse liquide e solide che sono scesi rispettivamente del -6,2% e -9,5% a 44,0 milioni e 19,6 milioni di tonnellate. Nel periodo il traffico dei passeggeri negli scali portuali spagnoli è stato di oltre 10,8 milioni di unità (+9,5%), di cui più di 6,9 milioni di passeggeri dei servizi regolari (+7,7%) e quasi 3,9 milioni di crocieristi (+12,9%). Nel primo semestre del 2025 il traffico complessivo delle merci è stato di 275,4 milioni di tonnellate, con una riduzione del -3,1% sulla prima metà dello scorso anno. Analogamente al solo secondo trimestre, sono risultate in aumento solo le merci convenzionali con 45,3 milioni di tonnellate (+3,6%). I carichi

Presentata oggi la 10^a edizione del GIS 2025: le giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali

Presentata oggi nella Sala Consiliare del Comune di Piacenza la 10^a edizione del GIS Expo - Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali L'unico evento italiano ed il più grande a livello europeo dedicato al settore, in programma dal 25 al 27 settembre presso Piacenza Expo Piacenza, 22 luglio 2025 - Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions: "Partecipazione qualificata sempre più in crescita, con top player e numeri da record". Ad aprire la conferenza, la sindaca di Piacenza Katia Tarasconi, il direttore di Confindustria Piacenza Luca Groppi, il presidente di Piacenza Expo Giuseppe Cavalli e i giornalisti Gianenrico Griffini e Alberto Finotto. Alla presentazione sono intervenuti la sindaca del Comune di Piacenza Katia Tarasconi, il direttore di Confindustria Piacenza Luca Groppi, il presidente di Piacenza Expo Giuseppe Cavalli, i giornalisti Gianenrico Griffini e Alberto Finotto e Fabio Potestà, ideatore della manifestazione e direttore di Mediapoint & Exhibitions. A due mesi dal via, GIS Expo si conferma la principale vetrina continentale del comparto, piattaforma privilegiata a livello europeo per la presentazione delle ultime novità nei settori del sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali. "Ancora una volta Piacenza conferma il suo ruolo di fulcro strategico nell'ambito del sollevamento, dei trasporti eccezionali e della logistica pesante", ha dichiarato la sindaca di Piacenza Katia Tarasconi, "Il GIS rappresenta non solo una fiera di altissima specializzazione, ma soprattutto un'occasione concreta di sviluppo territoriale, capace di attrarre aziende, operazioni internazionali e progetti innovativi." "Il GIS 2025 sarà un'occasione preziosa per mettere al centro i grandi temi del momento: transizione ecologica, sostenibilità energetica, ricerca e innovazione. Un'occasione per parlare di futuro guardando alla concretezza dell'impresa sul territorio", ha aggiunto Tarasconi, che ha concluso: "Sono felice di dare il benvenuto a espositori, imprese, istituzioni e visitatori che nei prossimi mesi sceglieranno Piacenza per condividere visione e opportunità: insieme lanceremo segnali forti per il rilancio economico e ambientale della nostra città." Quest'anno, il settore si trova al centro di una fase di forte evoluzione: la domanda di mezzi elettrici e ibridi è in costante crescita, trainata dalle nuove normative europee su emissioni e sostenibilità. I principali costruttori presenteranno a GIS Expo soluzioni all'avanguardia per rispondere alle esigenze di cantieri e **porti** sempre più "green". A tal proposito il direttore di Confindustria Piacenza, Luca Groppi ha dichiarato: "È sempre un piacere parlare di fiere che crescono e fanno crescere il territorio, facendosi veicolo di innovazione e sostenibilità. In un'area fortemente industrializzata come la nostra, il rischio è talvolta quello di dare per scontato il valore dell'attività imprenditoriale. Iniziative come il GIS, invece, hanno il merito di valorizzare il tessuto produttivo locale, promuovendo l'industria

Informatore Navale

Presentata oggi la 10^a edizione del GIS 2025: le giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali

07/23/2025 16:24

Presentata oggi nella Sala Consiliare del Comune di Piacenza la 10^a edizione del GIS Expo - Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali L'unico evento italiano ed il più grande a livello europeo dedicato al settore, in programma dal 25 al 27 settembre presso Piacenza Expo Piacenza, 22 luglio 2025 - Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions: "Partecipazione qualificata sempre più in crescita, con top player e numeri da record". Ad aprire la conferenza, la sindaca di Piacenza Katia Tarasconi, il direttore di Confindustria Piacenza Luca Groppi, il presidente di Piacenza Expo Giuseppe Cavalli e i giornalisti Gianenrico Griffini e Alberto Finotto. Alla presentazione sono intervenuti la sindaca del Comune di Piacenza Katia Tarasconi, il direttore di Confindustria Piacenza Luca Groppi, il presidente di Piacenza Expo Giuseppe Cavalli, i giornalisti Gianenrico Griffini e Alberto Finotto e Fabio Potestà, ideatore della manifestazione e direttore di Mediapoint & Exhibitions. A due mesi dal via, GIS Expo si conferma la principale vetrina continentale del comparto, piattaforma privilegiata a livello europeo per la presentazione delle ultime novità nei settori del sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali. "Ancora una volta Piacenza conferma il suo ruolo di fulcro strategico nell'ambito del sollevamento, dei trasporti eccezionali e della logistica pesante", ha dichiarato la sindaca di Piacenza Katia Tarasconi, "Il GIS rappresenta non solo una fiera di altissima specializzazione, ma soprattutto un'occasione concreta di sviluppo territoriale, capace di attrarre aziende, operazioni internazionali e progetti innovativi." "Il GIS 2025 sarà un'occasione preziosa per mettere al centro i grandi temi del momento: transizione ecologica, sostenibilità energetica, ricerca e innovazione. Un'occasione per parlare di futuro guardando alla concretezza dell'impresa sul territorio", ha aggiunto Tarasconi, che ha concluso: "Sono felice di dare il benvenuto a espositori, imprese, istituzioni e visitatori che nei prossimi mesi sceglieranno Piacenza per condividere visione e opportunità: insieme lanceremo segnali forti per il rilancio economico e ambientale della nostra città." Quest'anno, il settore si trova al centro di una fase di forte evoluzione: la domanda di mezzi elettrici e ibridi è in costante crescita, trainata dalle nuove normative europee su emissioni e sostenibilità. I principali costruttori presenteranno a GIS Expo soluzioni all'avanguardia per rispondere alle esigenze di cantieri e porti sempre più "green". A tal proposito il direttore di Confindustria Piacenza, Luca Groppi ha dichiarato: "È sempre un piacere parlare di fiere che crescono e fanno crescere il territorio, facendosi veicolo di innovazione e sostenibilità. In un'area fortemente industrializzata come la nostra, il rischio è talvolta quello di dare per scontato il valore dell'attività imprenditoriale. Iniziative come il GIS, invece, hanno il merito di valorizzare il tessuto produttivo locale, promuovendo l'industria

Informatore Navale

Focus

meccanica e le eccellenze che rendono la nostra provincia un punto di riferimento a livello nazionale e internazionale". A due mesi dal via, il GIS 2025 si preannuncia già come l'edizione record: con gli oltre 100.000 mila metri quadrati di superficie espositiva, la kermesse punta a superare i numeri del 2023, quando si contarono oltre 18 mila presenze e 432 espositori accreditati, in rappresentanza di oltre 500 brand. Sulla scia di questo successo, Giuseppe Cavalli, presidente di Piacenza Expo, ha dichiarato: "Desidero ringraziare innanzitutto il nostro socio di maggioranza, che continua a credere con convinzione nella struttura fieristica, insieme a tutti i soci e alla sindaca Tarasconi per il costante supporto. Questa decima edizione del GIS consolida ulteriormente il binomio virtuoso tra Mediapoint & Exhibitions e Piacenza Expo: una collaborazione solida nata con Fabio Potestà, che ha portato allo sviluppo di un ecosistema fieristico integrato, con eventi di alto profilo tutti ospitati nei nostri spazi. È una partnership strategica che coinvolge l'intero indotto locale, dai servizi alle maestranze, rafforzando il ruolo di Piacenza come punto di riferimento per le fiere dell'edilizia pesante. Un ringraziamento speciale va anche all'amministrazione comunale, che ha saputo gestire con lungimiranza l'impatto organizzativo di un evento così importante e articolato. Confidiamo che anche questa edizione si svolga con successo, confermando la centralità di Piacenza a livello nazionale ed europeo". GIS Expo rappresenta anche un importante momento di confronto sullo stato dell'arte del settore, offrendo un luogo di incontro tra istituzioni e stakeholder per discutere delle principali problematiche, grazie a convegni, workshop e dibattiti. La manifestazione dedicherà un'attenzione ancora maggiore alla parte convegnistica, con un fitto programma già disponibile sul sito istituzionale del GIS. Tra i temi dell'edizione 2025, particolare attenzione sarà dedicata alla digitalizzazione e all'automazione: l'adozione di sistemi IoT, IA e manutenzione predittiva sta rivoluzionando la gestione delle flotte e la sicurezza dei cantieri. Non mancherà un focus sulla esigenza di reperire e formare nuovi operatori specializzati, tema sempre più sentito dalle associazioni di categoria, che promuovono iniziative di formazione e collaborazione con istituti tecnici. Infine, saranno approfonditi i grandi investimenti in corso nelle infrastrutture logistiche e portuali italiane, con progetti di ammodernamento e sviluppo dell'intermodalità che stanno cambiando il volto della movimentazione merci nel nostro Paese. Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions ha dichiarato: "Celebrare la decima edizione del GIS è per noi motivo di grande orgoglio e di particolare emozione. Raggiungere questo importante traguardo con un numero record di aziende partecipanti e la più ampia superficie espositiva mai registrata testimonia la fiducia che, nel tempo, ci hanno accordato imprese e associazioni di categoria. Il mio sentito ringraziamento va proprio a loro, per aver creduto nella nostra manifestazione e averci consentito di portare in Italia l'evento europeo di riferimento nei settori del sollevamento, della movimentazione e dei trasporti eccezionali. Rivolgo inoltre uno speciale ringraziamento alle oltre 50 tra associazioni, istituzioni ed enti che con il loro patrocinio hanno attribuito ulteriore valore e credibilità alla nostra iniziativa". Gianenrico Griffini, giornalista di "Allestimenti e Trasporti" ha rilevato come "L'allestimento delle gru di grande portata, in particolare

Informatore Navale

Focus

quelle superiori alle tre tonnellate e mezzo, comporta una logistica altamente articolata che richiede l'intervento di operatori specializzati. Si tratta di operazioni complesse che presuppongono competenze tecniche avanzate e investimenti significativi, a conferma della rilevanza e del livello di specializzazione che caratterizzano il GIS". Alberto Finotto, responsabile editoriale di Sollevare, ha dichiarato: "Il GIS è nato nel pieno del 2009 grazie a un atto di coraggio imprenditoriale di Fabio Potestà che ha saputo anticipare i bisogni di un settore in trasformazione. Quella scelta ha contribuito a costruire una nuova cultura industriale, premiata nel tempo da una crescente partecipazione. Mediapoint ha avuto la visione di trasformare la fiera in un'infrastruttura condivisa, dove espositori, operatori e stakeholder generano valore e prospettive comuni. Oggi il GIS continua a evolversi: non è un evento statico, ma un osservatorio dinamico che racconta l'attualità del comparto, accompagnandone l'efficienza, l'innovazione e la sostenibilità". Anche questa 10^a edizione di GIS Expo gode del patrocinio delle più importanti Associazioni di categoria, sia italiane che estere, e di numerosi organismi istituzionali, tra i quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero della Difesa, la Regione Emilia-Romagna e il Comune di Piacenza. Venerdì 26 settembre tornerà inoltre "GIS by Night", evento serale che offre a espositori e clienti un'opportunità di networking in un'atmosfera conviviale Potestà ha in oltre annunciato il lancio della AGV Conference che si svolgerà venerdì 26 settembre e della AGV Conference, presenteremo anche la nuova AGV Expo, che si terrà sempre a Piacenza dal 22 al 24 ottobre 2026 in concomitanza con la seconda edizione del T3 Truck Tyre Trailer.

FEDERAZIONE DEL MARE PARTECIPA ALL'EVENTO PRESSO IL PADIGLIONE ITALIA ALL'EXPO 2025 DI OSAKA

Una delegazione della Federazione del Mare, in missione presso l'Expo Universale 2025 di Osaka, il 21 e il 22 luglio ha partecipato all'evento di due giorni organizzato dal Dipartimento delle politiche per il Mare presso il Padiglione Italia. Guidata dal Presidente della Federazione del Mare, Mario Mattioli, accompagnato da Laurence Martin, segretario generale, la delegazione era composta da Piero Formenti, presidente di Confindustria Nautica, accompagnato da Roberto Neglia, responsabile rapporti istituzionali, Annamaria La Civita, direttore di Assonave, Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, Pierpaolo Campostrini, direttore di Corila, e dall'Avv. Francesco Saverio Lauro, membro del Comitato di geopolitica della Federazione. Il 21 luglio è stato inaugurato dall'Amb. Mario Andrea Vattani, Commissario Generale per l'Italia ad Expo Osaka 2025, alla presenza del Ministro Musumeci, l'allestimento tematico marittimo del padiglione con un incontro dedicato alla competitività e sostenibilità nelle attività marittime. Il Presidente Mattioli è intervenuto alla sessione intitolata "Le diverse prospettive per la valorizzazione dell'economia del mare", insieme all'Amm. Sq. Giuseppe Berutti Bergotto, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina, e a Atsushi Sunami, Presidente, "SASAKAWA Peace Foundation". Mario Mattioli nel suo intervento ha ribadito che il mare non separa ma unisce. Italia e Giappone, nazioni marittime per eccellenza da sempre traggono dal mare vita, lavoro, sapere e bellezza. "Oggi ci troviamo davanti a una nuova sfida: fare del mare il cuore di una nuova economia, più verde, più intelligente, più equa. Una "blue economy" che non sia solo un insieme di settori, ma una visione integrata del futuro. Per realizzarla servono politiche lungimiranti, investimenti coraggiosi, educazione marittima, e soprattutto cooperazione internazionale". "L'Expo Universale di Osaka, con la sua vocazione al dialogo tra popoli e culture, rappresenta il luogo ideale per costruire questa alleanza - ha concluso Mattioli - A nome della Federazione del Mare e dell'intero sistema marittimo italiano, rinnovo l'impegno dell'Italia a lavorare con il Giappone, condividendo esperienze, competenze e progetti". Il 22 luglio, si è tenuto l'incontro "Celebrare il mare come fonte di conoscenza e prosperità" moderato da Raoul De Forcade, giornalista del "Sole 24 Ore" e aperto dai saluti istituzionali dell'Amb. Mario Andrea Vattani, Commissario Generale per l'Italia ad Expo Osaka 2025, dell'Amb. Gianluigi Benedetti, Ambasciatore d'Italia in Giappone, di Yoshimichi Terada, Vice Ministro per gli Affari Internazionali presso il Ministero giapponese del Territorio, delle Infrastrutture, dei Trasporti e del Turismo, e del Sen. Nello Musumeci - Ministro per la Protezione civile e le Politiche del Mare. La valorizzazione dell'economia del mare è stata al centro degli interventi dei rappresentanti del cluster marittimo italiano presenti all'evento. Piero Formenti, Presidente di Confindustria Nautica, ha ricordato la leadership dell'industria nautica italiana da diporto, leader globale assoluta con il 51% degli ordini mondiali

Informatore Navale

FEDERAZIONE DEL MARE PARTECIPA ALL'EVENTO PRESSO IL PADIGLIONE ITALIA ALL'EXPO 2025 DI OSAKA

07/23/2025 17:31

Una delegazione della Federazione del Mare, in missione presso l'Expo Universale 2025 di Osaka, il 21 e il 22 luglio ha partecipato all'evento di due giorni organizzato dal Dipartimento delle politiche per il Mare presso il Padiglione Italia. Guidata dal Presidente della Federazione del Mare, Mario Mattioli, accompagnato da Laurence Martin, segretario generale, la delegazione era composta da Piero Formenti, presidente di Confindustria Nautica, accompagnato da Roberto Neglia, responsabile rapporti istituzionali, Annamaria La Civita, direttore di Assonave, Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, Pierpaolo Campostrini, direttore di Corila, e dall'Avv. Francesco Saverio Lauro, membro del Comitato di geopolitica della Federazione. Il 21 luglio è stato inaugurato dall'Amb. Mario Andrea Vattani, Commissario Generale per l'Italia ad Expo Osaka 2025, alla presenza del Ministro Musumeci, l'allestimento tematico marittimo del padiglione con un incontro dedicato alla competitività e sostenibilità nelle attività marittime. Il Presidente Mattioli è intervenuto alla sessione intitolata "Le diverse prospettive per la valorizzazione dell'economia del mare", insieme all'Amm. Sq. Giuseppe Berutti Bergotto, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina, e a Atsushi Sunami, Presidente, "SASAKAWA Peace Foundation". Mario Mattioli nel suo intervento ha ribadito che il mare non separa ma unisce. Italia e Giappone, nazioni marittime per eccellenza da sempre traggono dal mare vita, lavoro, sapere e bellezza. "Oggi ci troviamo davanti a una nuova sfida: fare del mare il cuore di una nuova economia, più verde, più intelligente, più equa. Una "blue economy" che non sia solo un insieme di settori, ma una visione integrata del futuro. Per realizzarla servono politiche lungimiranti, investimenti coraggiosi, educazione marittima, e soprattutto cooperazione internazionale". "L'Expo Universale di Osaka, con la sua vocazione al dialogo tra popoli e culture, rappresenta il luogo ideale per costruire questa alleanza - ha concluso Mattioli - A nome della Federazione del Mare e dell'intero sistema marittimo italiano, rinnovo l'impegno dell'Italia a lavorare con il Giappone, condividendo esperienze, competenze e progetti". Il 22 luglio, si è tenuto l'incontro "Celebrare il mare come fonte di conoscenza e prosperità" moderato da Raoul De Forcade, giornalista del "Sole 24 Ore" e aperto dai saluti istituzionali dell'Amb. Mario Andrea Vattani, Commissario Generale per l'Italia ad Expo Osaka 2025, dell'Amb. Gianluigi Benedetti, Ambasciatore d'Italia in Giappone, di Yoshimichi Terada, Vice Ministro per gli Affari Internazionali presso il Ministero giapponese del Territorio, delle Infrastrutture, dei Trasporti e del Turismo, e del Sen. Nello Musumeci - Ministro per la Protezione civile e le Politiche del Mare. La valorizzazione dell'economia del mare è stata al centro degli interventi dei rappresentanti del cluster marittimo italiano presenti all'evento. Piero Formenti, Presidente di Confindustria Nautica, ha ricordato la leadership dell'industria nautica italiana da diporto, leader globale assoluta con il 51% degli ordini mondiali

Informatore Navale

Focus

di superyacht e primo Paese esportatore di imbarcazioni, che per questo si sta muovendo per affrontare le sfide economiche, sociali e ambientali del prossimo mondiale futuro. Formenti ha però sottolineato l'esigenza delle imprese di prospettive, certezze e possibilità di pianificare e in questo contesto ha richiamato l'attenzione sui tempi di risposta delle Amministrazioni che sono fondamentali per sostenere l'impresa. Abbiamo gli strumenti e i progetti, ma serve un contesto regolatorio all'altezza delle sfide tecnologiche e ambientali, come per l'uso dell'idrogeno a bordo di unità da diporto, o l'annoso problema dell'insabbiamento, che affligge oltre il 50% dei porti turistici italiani, e l'eccesso di verifiche che strangola le imprese del noleggino. Luca Sisto - Direttore Generale Confitarma, ha sottolineato l'esigenza di rafforzare la competitività dell'industria armatoriale italiana tenendo conto di strategie che consentano alle imprese di navigazione di affrontare le sfide globali e promuovere l'eccellenza. Fondamentale in proposito la semplificazione delle norme al fine di rilanciare la competitività della bandiera italiana nonché la risoluzione di problematiche come quelle derivanti dall'ETS europeo che rappresenta un forte aggravio a carico degli armatori Annamaria La Civita, Direttore Generale di Assonave, ha parlato dell'industria navale italiana come asset per l'autonomia strategica in un panorama futuro caratterizzato da forte capacità di innovazione per poter affrontare i nuovi scenari, sottolineando la centralità della navalmeccanica nel processo di decarbonizzazione del trasporto marittimo e nel rafforzamento della competitività del sistema Paese. Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare, ha quindi parlato della blue economy come un modello di sviluppo economico fondato sull'uso sostenibile delle risorse marine ed è uno tra i principali settori chiave, grazie alla sua trasversalità e alla capacità di generare valore economico, occupazionale e ambientale lungo tutta la catena. L'Italia, che condivide con il Giappone una forte identità marittima in linea con questa visione, riconosce nella valorizzazione della risorsa mare una leva strategica per la crescita del sistema Paese.

Stati Uniti, il settore cargo marittimo verso la ripresa

ROMA (ITALPRESS) - A luglio è prevista una ripresa dei volumi delle merci importate nei **porti** degli Stati Uniti, dopo un calo a due cifre registrato a fine primavera. Secondo quanto riportato dalla National Retail Federation, si stima un aumento del 2 per cento su base annua. Il presidente Donald Trump ha rinviato l'introduzione di dazi reciproci specifici per paese fino al 1° agosto, pubblicando contemporaneamente diverse lettere che annunciano le aliquote tariffarie che l'amministrazione prevede di applicare alle importazioni di alcuni paesi. La pausa prolungata sta spingendo gli spedizionieri ad anticipare i carichi, ma si prevede che i volumi diminuiranno nuovamente se i dazi saranno ripristinati il 1° agosto. Il porto di Los Angeles sta già registrando un'attività di punta da parte degli spedizionieri. Per la National Retail Federation sottolinea che la situazione tariffaria rimane estremamente instabile e i rivenditori stanno lavorando duramente per fare scorta per le festività natalizie, prima che i vari dazi annunciati entrino effettivamente in vigore. sat/azn.



L'agenzia di Viaggi

Focus

Nasce Crescent Seas: ora le crociere si fanno in residenze di lusso

È il sogno di molti che amano il mare: imbarcarsi, lasciare sulla terra lavoro e preoccupazioni e partire per una crociera senza fine, in giro per il mondo, senza dover pensare più a nulla. Un desiderio che promette di esaudire una nuova compagnia di navigazione, con l'aggiunta al tutto, cosa non da poco, di un bel po' di lusso ed esclusività. Stiamo parlando della Crescent Seas, compagnia americana che promette di aprire un nuovo capitolo nel settore di quelle che sono definite le "luxury floating residences". Crescent Seas fa parte di Gfo Investments, ed è guidata da Russell Galbut, ex presidente di Norwegian Cruise Line Holdings e socio fondatore della grande società immobiliare Crescent Heights con sede a Miami. «Abbiamo notato che i viaggiatori, dopo aver trascorso così tanto tempo in mare, desideravano di più. Le persone sulle navi continuavano a dirci che volevano vivere questo stile di vita lussuoso. Quindi, abbiamo deciso di selezionare navi con le giuste configurazioni per trasformarle nei più magnifici yacht da crociera - ha detto Galbut - Perché andare in vacanza in una sola città quando puoi essere a casa e vivere in tutte le più grandi città del mondo? Siamo lieti di poter offrire case di lusso a persone che le porteranno in luoghi che hanno solo sognato di andare». La compagnia, pronta al debutto di dicembre 2026, ha appena nominato il suo nuovo ceo, Thatcher Brown, vero esperto dell'ospitalità di lusso e delle crociere, con oltre di 25 anni di lavoro per brand come Marc-Henry Cruise Holdings, Four Seasons Yachts, Msc Cruises, Dream Cruises e Fairmont Hotels and Resorts. PRESTO UNA FLOTTA Gli amanti della navigazione e dello stile di vita marino, delle comodità e dello stile lussuoso, se possono permetterselo, sono tutti invitati a bordo a dicembre nella prima nave di Crescent Seas: Navigator, trasferita al marchio di lusso, e al momento in proprietà, da Regent Seven Seas Cruises. Ma la nuova compagnia ha già in programma anche il rilancio della nave Insignia (Oceania Cruises) nel 2027, dopo una ristrutturazione, e la costruzione della nuova ammiraglia The Ocean entro il 2032. Altre due unità sono programmate per il 2028 e il 2029: Crescent Seas diventerà una vera e propria flotta residenziale itinerante per ricchi. CASE GALLEGGIANTI PER MILIONARI Prima di entrare in servizio Navigator sarà sottoposta a un'ampia ristrutturazione dal costo di oltre 50 milioni di dollari che la farà diventare la nave-residenziale dei sogni promessa dalla compagnia: un connubio unico tra il lusso esclusivo degli hotel più raffinati al mondo e l'emozione dell'esplorazione marittima senza limiti. Tutte le navi-residenza saranno studiate per offrire standard elevatissimi di comfort, dotate di suite e appartamenti privati, ognuno concepito per replicare e superare gli standard delle abitazioni di lusso sulla terraferma. Gli interni rifletteranno l'attenzione meticolosa al dettaglio, con finiture pregiate, arredamenti contemporanei e tecnologie avanzate che consentiranno ai residenti di godere della massima



È il sogno di molti che amano il mare: imbarcarsi, lasciare sulla terra lavoro e preoccupazioni e partire per una crociera senza fine, in giro per il mondo, senza dover pensare più a nulla. Un desiderio che promette di esaudire una nuova compagnia di navigazione, con l'aggiunta al tutto, cosa non da poco, di un bel po' di lusso ed esclusività. Stiamo parlando della Crescent Seas, compagnia americana che promette di aprire un nuovo capitolo nel settore di quelle che sono definite le "luxury floating residences". Crescent Seas fa parte di Gfo Investments, ed è guidata da Russell Galbut, ex presidente di Norwegian Cruise Line Holdings e socio fondatore della grande società immobiliare Crescent Heights con sede a Miami. «Abbiamo notato che i viaggiatori, dopo aver trascorso così tanto tempo in mare, desideravano di più. Le persone sulle navi continuavano a dirci che volevano vivere questo stile di vita lussuoso. Quindi, abbiamo deciso di selezionare navi con le giuste configurazioni per trasformarle nei più magnifici yacht da crociera - ha detto Galbut - Perché andare in vacanza in una sola città quando puoi essere a casa e vivere in tutte le più grandi città del mondo? Siamo lieti di poter offrire case di lusso a persone che le porteranno in luoghi che hanno solo sognato di andare». La compagnia, pronta al debutto di dicembre 2026, ha appena nominato il suo nuovo ceo, Thatcher Brown, vero esperto dell'ospitalità di lusso e delle crociere, con oltre di 25 anni di lavoro per brand come Marc-Henry Cruise Holdings, Four Seasons Yachts, Msc Cruises, Dream Cruises e Fairmont Hotels and Resorts. PRESTO UNA FLOTTA Gli amanti della navigazione e dello stile di vita marino, delle comodità e dello stile lussuoso, se possono permetterselo, sono tutti invitati a bordo a dicembre

L'agenzia di Viaggi

Focus

sicurezza e comodità durante le lunghe permanenze a bordo. A disposizione degli ospiti ristoranti ispirati alla guida Michelin, spa, maggiordomi e internet Starlink, per restare sempre connessi anche in mezzo al mare, se venisse voglia di lavorare. Le rotte delle navi toccheranno tutte destinazioni più belle e famose del globo, con soste di quattro giorni ed escursioni culturali immersive. I prezzi delle residenze galleggianti firmate Crescent Seas partono da 570mila euro e arrivano fino a 8,8 milioni di euro e le vendite saranno affidate a consulenti di viaggio, agenti immobiliari, broker di yacht e banchieri privati, a partire dal 9 aprile prossimo, in occasione della conferenza annuale Seatrade Cruise Global a Miami. I residenti devono anche sottoscrivere un abbonamento annuale da circa 30mila euro in crediti per la ristorazione, assicurandosi il massimo del comfort in ogni angolo del mondo. I PRECEDENTI I viaggi infiniti di lusso in mezzo al mare hanno già altri precedenti: la nave The World circumnaviga il globo dal 2002. Si tratta di uno yacht privato trasformato in un autentico condominio di lusso. Il suo scopo è di trasportare i residenti in giro per il mondo, attraccare in vari **porti** e offrire ai croceresti-condomini tutti i servizi che un appartamento terrestre potrebbe offrire. Con un modello simile c'è anche Odyssey di Villa Vie, che offre pacchetti residenziali a partire da 2 milioni di euro. Ma Crescent Seas punta ad alzare ancora l'asticella ricreando sulla nave il lusso e le comodità delle case che questi nuovi nuovi ricchi vagabondi del mare lasciano a terra.

Nuova data per il voto sui prossimi presidenti delle AdSp

Andrea Puccini

ROMA Dopo rinvii e scontri politici interni alla maggioranza, habemus un'ulteriore nuova data. Slittata nuovamente la partita delle nomine dei presidenti delle Autorità di Sistema portuale con la votazioni degli attuali Commissari straordinari inizialmente previste a cavallo di martedì 22 e mercoledì 23 Luglio ma poi saltate all'ultimo momento la Commissione Trasporti della Camera ha fissato per mercoledì 30 luglio la nuova data per la votazione delle sei proposte di nomina ancora in sospeso, relative agli scali di Livorno, Messina, Napoli, Ravenna, Taranto e Trieste. Lo si apprende da un documento ufficiale della Commissione stessa. Una calendarizzazione che arriva dopo giorni di paralisi, con uno stallo che, fatto salvo il caso di Matteo Paroli per l'Authority genovese, riguarda l'intero pacchetto di nomine portuali, che resta nel limbo a causa delle tensioni politiche all'interno della maggioranza di centrodestra. Mentre alcune designazioni Mastro a Bari, Latrofa a Civitavecchia e Pisano a La Spezia hanno comunque già incassato il semaforo verde almeno in Commissione Trasporti della Camera, le altre (menzionate sopra) attendono ancora il parere favorevole di entrambe le

commissioni parlamentari. A far deragliare l'iter, ancora una volta, erano stati i veti incrociati tra i partiti. Nelle scorse settimane, secondo le indiscrezioni, si era registrato lo scontro tra Lega e Fratelli d'Italia, ricomposto con la spartizione di alcuni incarichi chiave. Ma poi è intervenuta Forza Italia, bloccando i lavori in Commissione della Camera per la mancata intesa sulla nomina del porto di Palermo, dove la Lega ha proposto l'europarlamentare uscente Annalisa Tardino, nome che secondo i beninformati non sarebbe gradito al governatore siciliano Renato Schifani Sul rinvio nelle scorse ore era intervenuta anche Raffaella Paita, capogruppo al Senato di Italia Viva, che aveva denunciato la peggiore stagione di lottizzazione della guida dei porti, accusando il ministro Lollobrigida di voler gestire le cariche portuali come segretari di sezione del partito. Nel frattempo, però, gli scali italiani già privi di governance stabile restano in attesa. E con essi, anche le scelte strategiche su fondi del PNRR, transizione ecologica, Ets e riforme. La nuova scadenza è fissata al 30 luglio: basterà per mettere d'accordo la maggioranza? Oppure sarà l'ennesimo rinvio, magari a questo punto addirittura dopo le vacanze ferragostane, con buona pace della portualità italiana?

