



Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 27 agosto 2025



Prime Pagine

27/08/2025	Corriere della Sera	10
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	Il Fatto Quotidiano	11
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	Il Foglio	12
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	Il Giornale	13
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	Il Giorno	14
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	Il Manifesto	15
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	Il Mattino	16
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	Il Messaggero	17
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	Il Resto del Carlino	18
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	Il Secolo XIX	19
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	Il Sole 24 Ore	20
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	Il Tempo	21
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	Italia Oggi	22
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	La Nazione	23
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	La Repubblica	24
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	La Stampa	25
Prima pagina del 27/08/2025		
27/08/2025	MF	26
Prima pagina del 27/08/2025		

Primo Piano

26/08/2025	Catania Oggi	27
Rimini, al "Cantiere Futuro" focus su porti e Mediterraneo: prima uscita ufficiale del commissario Tardino		

Trieste

26/08/2025	Adnkronos.com	31
Porti, Grimaldi su Trieste: "Maggior concorrenza è opportunità per Italia e Europa"		
26/08/2025	Ansa.it	33
Controlli sulla sicurezza in mare, fermate quattro navi in Fvg		
26/08/2025	Il Nautilus	34
Inizia la campagna oceanografica estiva della nave Laura Bassi		
27/08/2025	Il Piccolo Pagina 17	36
«Benefici per il porto con Grimaldi a Trieste»		
27/08/2025	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 24	37
«Porto tra i lavori usuranti Il tempo sta per scadere»		
27/08/2025	Il Piccolo (ed. Gorizia) Pagina 27	39
Quattro navi straniere bloccate nei porti dalla Guardia costiera		
27/08/2025	Il Secolo XIX Pagina 11	40
Paolo Costa.: «Traffici, Adriatico marginale L'Italia non ha saputo pensare in grande»		
27/08/2025	Il Secolo XIX Pagina 11	42
Trieste, lotta tra operatori Grimaldi all'aticco: «Da Dfds concorrenza sleale»		
26/08/2025	Informatore Navale	44
Inizia la campagna oceanografica estiva della nave Laura Bassi		
26/08/2025	Informatore Navale	46
Il Gruppo Grimaldi sul porto di Trieste: "Maggior concorrenza è un'opportunità per l'Italia e l'Europa"		
26/08/2025	Informazioni Marittime	48
Porto di Trieste, Grimaldi: "Maggiore concorrenza e un'opportunità per l'Italia e l'Europa"		
26/08/2025	Messaggero Marittimo	49
Grimaldi: "Prima del nostro arrivo a Trieste un vero e proprio monopolio di DFDS"		
26/08/2025	Ship Mag	51
Grimaldi: "A Trieste concorrenza sleale, noi abbiamo rotto il monopolio sulla rotta per la Turchia" / La lettera dell'Adsp		
26/08/2025	Shipping Italy	53
Grimaldi esce allo scoperto e attacca Dfds su Trieste: "Concorrenza sleale"		
26/08/2025	Transport Online	55
Grimaldi sul Porto di Trieste: concorrenza essenziale per crescita e sviluppo del mercato Europa-Turchia		

Venezia

26/08/2025	Informare	57
Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Venezia è cresciuto del +4,1%		
27/08/2025	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 22	58
Nuova Punta Passo: darsena da 300 posti ristorante, percorsi e servizio bici-boat		

Genova, Voltri

26/08/2025	Agensir		60
Striscia di Gaza: Genova, la diocesi partecipa alla raccolta di aiuti alimentari a sostegno della Global Sumud Flotilla			
26/08/2025	Ansa.it		61
Fermata a Genova portacontainer inquinante da 18mila tonnellate			
26/08/2025	Ansa.it		62
Gaza, a Genova raccolte 16 tonnellate di aiuti in due giorni			
26/08/2025	Genova Today		63
Solidarietà per Gaza: associazioni, partiti e cittadini uniti per la raccolta			
27/08/2025	Il Secolo XIX	Pagina 4	65
Aiuti per Gaza, Genova in prima linea «Risposta straordinaria dei cittadini»			
27/08/2025	Il Secolo XIX	Pagina 10	67
Aeroporto, la ricetta di Bucci «Pronti a comprare le quote»			
26/08/2025	Italpress.it		68
Bucci "La Liguria valorizza l'infrastruttura sottomarina"			
26/08/2025	Italpress.it		69
Bucci "Liguria è gateway dell'Europa"			
27/08/2025	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 3	70
La città si mette in coda per sostenere la Palestina Già 20 tonnellate di aiuti			
27/08/2025	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 7	72
Porti, a metà settembre l'avvio del cantiere per la legge di riforma			
26/08/2025	PrimoCanale.it		74
Porto di Genova, fuoriuscita di sostanza infiammabile: terminato il travaso			
26/08/2025	PrimoCanale.it		75
Guardia Costiera ferma motonave "Hansa Horneburg" per violazioni ambientali			
26/08/2025	Rai News		76
Controllo emissioni, Guardia Costiera ferma portacontainer da 18mila tonnellate di stazza			
26/08/2025	Shipping Italy		77
Fermata a Genova la nave Hansa Horneburg per inquinamento atmosferico			

La Spezia

27/08/2025	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 18	78
Dall'America's Cup agli yacht, Bluegame dà alla luce Bgf45			
27/08/2025	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 18	79
Raccolta rifiuti in mare, Comune e Authority firmano un protocollo per il Porto Mirabello			
27/08/2025	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 18	81
Il Comune di Ajaccio capofila di Cleanporti			

Ravenna

26/08/2025	RavennaNotizie.it		82
Laboratorio di dialogo. A Ravenna approda la Bel Espoir con 25 giovani da tutti i Paesi del Mediterraneo			

Marina di Carrara

27/08/2025	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 41	84
Asta-ter per l'area ex Eaton Il Consorzio Zia riprova a vendere Un milione e mezzo per 13mila mq		

Piombino, Isola d' Elba

27/08/2025	Il Tirreno Pagina 5	<i>MANOLO MORANDINI</i> 85
Debutto ufficiale di Tomasi coi No Rigass di Piombino		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/08/2025	Corriere Adriatico Pagina 22	87
E il Lungomare nord si ferma sul pennello «Ma l'ok a settembre»		
27/08/2025	Corriere Adriatico Pagina 23	<i>A. P. G.</i> 89
«Sorpresi speravamo di evitare l'inciampo»		
27/08/2025	Corriere Adriatico Pagina 23	<i>LORENZO SCONOCCHINI</i> 90
Se non c'è una Flaminia bis a cosa serve l'Ultimo miglio?		
27/08/2025	corriereadriatico.it	92
Ancona, il lungomare nord si ferma sul molo paraflutti: «Ma l'ok a settembre»		
27/08/2025	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 43	<i>P.CU.</i> 94
Nuovo Prg, Il Mase detta le regole «Studi approfonditi sulle correnti e impatto delle opere sui fondali»		
27/08/2025	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 43	96
Global Flotilla, missione per Gaza «Salpare per rompere il silenzio»		
27/08/2025	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 47	97
I progetti degli studenti dal 30 agosto alla festa del mare di Ancona		
26/08/2025	vivereancona.it	98
Fano: Combattimenti, navi storiche e matrimoni che hanno segnato un'epoca: il medioevo torna d'attualità con 'I Malatesta a Fano'		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/08/2025	CivOnline	101
Alla scoperta della Civitavecchia sotterranea con Roberta Galletta		
26/08/2025	La Provincia di Civitavecchia	102
Alla scoperta della Civitavecchia sotterranea con Roberta Galletta		
27/08/2025	La Provincia di Civitavecchia Pagina 4	103
Alla scoperta della Civitavecchia sotterranea		

Napoli

27/08/2025	Cronache di Napoli Pagina 8	104
Ripartito dopo il lunedì nero il viaggio della World Europa		

26/08/2025	Napoli Today	105
26/08/2025	Napoli Today	106
26/08/2025	Rai News	107
26/08/2025	Rai News	108

Brindisi

27/08/2025	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 38	ANDREA PEZZUTO 109

Taranto

27/08/2025	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9	D.P.A. 111

Olbia Golfo Aranci

27/08/2025	La Nuova Sardegna Pagina 38-39	113

Cagliari

26/08/2025	Ansa.it	116
26/08/2025	Corriere Marittimo	117
26/08/2025	Il Nautilus	118
26/08/2025	Informatore Navale	119
26/08/2025	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti 120
26/08/2025	Sea Reporter	121
26/08/2025	Shipping Italy	122

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

26/08/2025	Stretto Web		123
Messina: arrivata al Porto la Msc World Europa, era rimasta bloccata per un'avaria			
27/08/2025	Gazzetta del Sud	Pagina 18	124
«Situazione sempre tranquilla, è mancata solo la visita a Napoli»			

Catania

27/08/2025	Quotidiano di Sicilia	Pagina 13	125
Messa in sicurezza del porto di Pozzallo Autorizzata intesa con Autorità portuale			

Palermo, Termini Imerese

27/08/2025	Giornale di Sicilia	Pagina 21	126
Guardia costiera De Giglio cede il timone a Magaldi			
27/08/2025	Il Tempo	Pagina 9	127
Scontro interno in Forza Italia E Mulè si propone candidato Governatore			

Trapani

26/08/2025	Agipress		129
Piantedosi "Soccorsi in mare sono coordinati dallo Stato, non dalle ong"			
26/08/2025	Ansa.it		130
++ Piantedosi, 'soccorsi migranti li gestisce Stato non Ong' ++			
26/08/2025	Ansa.it		131
L'Ue contro la Libia, 'spieghi gli spari contro le ong'			
27/08/2025	Corriere della Sera	Pagina 12	133
Migranti, scontro sugli spari alla ong La Ue alla Libia: dovete spiegare			
27/08/2025	Giornale di Sicilia (ed. Agrigento)	Pagina 5	135
Attacco libico alla Ocean Viking Un'inchiesta e l'intervento Ue			
27/08/2025	Giornale di Sicilia (ed. Agrigento)	Pagina 14	137
Ferrovie, da Milo la tratta del futuro			
27/08/2025	Il Sole 24 Ore	Pagina 8	138
Piantedosi: i soccorsi li gestisce lo Stato			
26/08/2025	Italpress.it		139
Immigrazione, Piantedosi "È lo Stato che gestisce e coordina i soccorsi in mare, non le ONG"			
26/08/2025	Italpress.it		140
Piantedosi "Soccorsi in mare sono coordinati dallo Stato, non dalle ong"			

27/08/2025	La Repubblica Pagina 20	- A.CAN.	141
Spari alla Ocean Viking aperta un'inchiesta l'Ue: Tripoli chiarisca			
27/08/2025	La Repubblica Pagina 20	ALESSIA CANDITO	143
Il capomissione "I libici volevano ucciderci una violenza inaudita"			
27/08/2025	La Stampa Pagina 14	ELEONORA CAMILLI	144
L'Ue contro la Libia "Spieghi gli spari alle ong Ma Piantedosi le attacca			
26/08/2025	LiveSicilia		146
Piantedosi "Soccorsi in mare sono coordinati dallo Stato, non dalle ong"			
26/08/2025	Sicilia 20 News		147
Piantedosi "Soccorsi in mare sono coordinati dallo Stato, non dalle ong"			

Focus

26/08/2025	Agenparl		148
Porti: il viceministro Rixi incontra i vertici delle AdSP al Meeting di Rimini			
27/08/2025	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1		149
Riparte il maxi progetto sulla baia di Faliro			
27/08/2025	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1		151
Hoegh Autoliners dimezzato impatto dazi Usa			
27/08/2025	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2		152
Petrolio, le raffinerie americane tornano a sorridere			
27/08/2025	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2	CARLO ESPOSITO	154
Portogallo, la resistenza di Covas do Barroso contro la miniera di litio			
27/08/2025	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3		155
Le priorità dei Paesi in via di sviluppo senza sbocco sul mare			
27/08/2025	L'Avvisatore Marittimo Pagina 4		157
Idrogeno e rinnovabili Il Marocco prova a rilanciare l'export verso l'Europa			
27/08/2025	L'Avvisatore Marittimo Pagina 5		159
La Via della Seta è sempre più corta			
27/08/2025	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6		161
Elettrificazione delle banchine e strategia green sul Pireo Adesso la Grecia accelera			
26/08/2025	Messaggero Marittimo	Andrea Puccini	163
Il viceministro Rixi al Meeting di Rimini: i porti tornano al centro			
26/08/2025	Sea Reporter		164
Ecco alcune novità dei cantieri presenti alla 65ª edizione del Salone Nautico Internazionale di Genova 2025			
26/08/2025	Ship Mag		168
Il viceministro Rixi incontra al Meeting di Rimini presidenti e commissari delle Adsp			

Notizie di Shipping e Logistica

26/08/2025	Informare		169
Attività e flotta della spagnola Armas Trasmediterránea saranno cedute a Baleària e a DFDS			

26/08/2025	Informazioni Marittime	170
Siria, Cma Cgm espanderà il porto di Latakia con 200 milioni		
27/08/2025	L'Avvisatore Marittimo Pagina 4	171
Risiko dei trasporti SBB Cargo, Cadenazzo passa a Swiss Post		
27/08/2025	L'Avvisatore Marittimo Pagina 5	172
Höegh Autoliners bene i conti del trimestre «Crescono i volumi»		
27/08/2025	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6	173
Logistica militare la Svezia riapre una vecchia ferrovia abbandonata		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Oggi al via la rassegna
La Mostra di Venezia
tra passione e conflitti
di **Cappelli, Mereghetti e Ulivi**
alle pagine 38 e 39

Battuto Kopriva in tre set
Sinner agli Us Open,
debutto vincente
di **Gaia Piccardi**
a pagina 45



I mali, le ragioni

LA GIUNGLA CHIAMATA BUROCRAZIA

di **Sabino Cassese**

Ci preoccupiamo tanto dei dazi imposti da Trump, non delle barriere interne, quelle che producono la «mostruosa piovra giuridico-amministrativa», la «giungla burocratico-amministrativa», responsabile della lentezza del decidere e del realizzare, di cui ha scritto su questo giornale Ernesto Galli della Loggia il 9 e il 22 agosto scorso.

Perché si è prodotta questa giungla? L'Italia ha in comune con le altre democrazie mature l'estrema complessità dell'organismo amministrativo.

continua a pagina 28

Macron duro: sull'antisemitismo Bibi offende la Francia. Berlino: non riconosceremo la Palestina

In piazza contro Netanyahu

Israele, maxi cortei per gli ostaggi. La Ue: inaccettabili le morti dei reporter

di **Alessandra Coppola**
e **Davide Frattini**

Piazze piene in Israele per chiedere la liberazione degli ostaggi e contro il governo Netanyahu. La manifestazione è iniziata all'alba di ieri. Ci sono stati anche blocchi stradali. Continua la polemica dopo il raid che ha colpito un ospedale a Gaza con venti morti, tra i quali cinque giornalisti. La protesta dell'Unione europea: «Inaccettabili le morti dei reporter». Scontro Macron-Netanyahu: sull'antisemitismo il premier israeliano offende la Francia. «Non riconosceremo la Palestina», annuncia Berlino.

da pagina 2 a pagina 6
Palma



RAID ALL'OSPEDALE, IL FOTOGRAFO FERITO

«Così vogliono impedirvi di mostrare a tutti la verità»

di **Greta Privitera**

Parla Jamal Badah, fotografo scampato al raid nell'ospedale.

a pagina 5

ATLETI ESCLUSI DALLE COMPETIZIONI

Mosca, l'attacco ad Abodi: da lui due pesi e due misure

di **Marco Bonarrigo**

«Tra noi e Israele, due pesi e due misure»: la Russia contro il ministro Abodi sul caso degli atleti esclusi.

a pagina 9

LO SCONTRO CON LISA COOK

Assalto alla Fed, Trump licenzia una governatrice Lei: faccio causa



di **Federico Fubini**
e **Massimo Gaggi**

Casa Bianca contro Federal Reserve: Donald Trump licenzia la governatrice Lisa Cook. È la prima volta che accade in 112 anni. E ci sono dubbi sul fatto che un presidente possa farlo.

alle pagine 10 e 11

Arroganza e libertà

LA CULTURA CHE FA PAURA AL POTERE

di **Walter Veltroni**

Mariam Abu Dagga, reporter vittima dell'attacco all'ospedale di Gaza, consapevole del rischio connesso al suo lavoro, ha lasciato al figlio una bellissima lettera in cui scrive: «Voglio che tu tenga la testa alta, che studi, che tu sia brillante e distinto, che diventi un uomo che vale, capace di affrontare la vita, amore mio». Questa donna, abituata a fissare le cose del mondo attraverso l'obiettivo di una macchina fotografica, mette così in relazione due principi da trasmettere a suo figlio, rendendoli consequenziali: «Studia, per diventare un uomo che vale, capace di affrontare la vita».

continua a pagina 28

Mondiali di volley Il male di Danesi, capitana azzurra: ogni tanto capita



Le azzurre del volley vittoriose sul Belgio ai Mondiali in Thailandia. Nel tondo la capitana Anna Danesi

Lo spavento, la vittoria
«È solo tachicardia»

di **Pierfrancesco Catucci**

Terza partita e terza vittoria per le azzurre del volley. Ai Mondiali in Thailandia sconfitto il Belgio 3-1. L'Italia vola agli ottavi. Male per Anna Danesi: «È tachicardia».

a pagina 44



Il caso Piantadosi: non cambio linea

Inchiesta sugli spari alla nave della Ong

Le accuse alla Libia

di **Adriana Loggoscio**

La Ue chiede spiegazioni alla Libia dopo gli spari alla nave di una Ong. Sul caso della Mediterranea interviene il ministro Piantadosi: i soccorsi li gestisce lo Stato.

a pagina 12

Regionali Si a De Luca jr segretario

Campania, Schlein sblocca la partita: è Fico il candidato

di **Simona Brandolini**

Regionali in Campania: via libera a Roberto Fico. Sarà lui il candidato del centrosinistra. La segretaria del Partito democratico Elly Schlein sblocca l'impasse.

alle pagine 14 e 15

Violentata a Roma, fermato un 26enne

L'aggressione in un parco. Confessa un giovane del Gambia: «Ero drogato»

di **Rinaldo Frignani**

Agredita e violentata, a Roma, nel parco di Tor Tre Teste, vicino a Centocelle. La vittima ha 60 anni e stava portando a spasso il cane. Arrestato un ragazzo di 26 anni, originario del Gambia, con regolare permesso di soggiorno. Ha confessato la violenza dicendo che era sotto l'effetto di stupefacenti. In un primo tempo la donna, forse minacciata, aveva riferito di aver subito una rapina.

a pagina 19

LE INTERVISTE

PHILIPPE DAVERIO, IL FIGLIO
«La notte cercava auto d'epoca»

di **Moro**

a pagina 23



ANDREA MIGLIACIO
«Il vanto da chef: lontano dalla tv»

di **Cuomo**

a pagina 25

ROBERTO CASTELLI
«Quelle telefonate di Oriana Fallaci»

di **M. Cremonesi** a pagina 17

TECNOLOGIA CHE ISPIRA PERSONE CHE INNOVANO
LOTTOMATICA



“Terrorismo di Stato”. L’Ungheria rompe il silenzio sull’attentatore ucraino dei gasdotti: Kiev ha appena bombardato l’oleodotto russo che rifornisce Budapest



Mercoledì 27 agosto 2025 - Anno 17 - n° 235
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Arretrati: € 3,00 - € 7,00 con il rapporto di Francesca Albanese
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

TEME DI PERDERE VOTI

Scudo ai medici: Meloni boccia la legge Schillaci



● SALVINI A PAG. 9

COME SI FA IN EUROPA

Vaccini facoltativi 15 Paesi, solo qui dieci sono forzati

● A PAG. 8-9

PASTORALE SINISTRA

Padri, triangoli, figli: il caso Puglia è da psicanalisi

● CAPORALE A PAG. 10

SCELTI DA SANTANCHÈ

Vendita Visibilia: arrestati manager svizzeri di “Wip”

● BORZI A PAG. 14

LE SFIDE HORROR VIRALI

I “giochi” social: torturati, cadi, scottati e affoga

» Virginia Della Sala

Fare a gara di scottatura al sole. Tentare di annegare nella vasca da bagno. Cucinare con l'acqua di mare. Stare in bilico con i tacchi su mucchi di oggetti impietati in modo instabile. Dare fuoco ai dispositivi tecnologici in dotazione. Crearsi delle cicatrici sul volto. Inalare, ingoiare, assumere qualsiasi tipo di sostanza, da gas per la pulizia dei pe ai pennarelli al detersivo.
A PAG. 16



Mannelli



FLOP A RAFFICA

Ora si pensa di levare il visto ai diplomatici

Ue: “19° pacchetto anti-Russia” Ma non ha più nulla da colpire

■ Restano le tariffe secondarie a India e Cina, ma decidono gli Usa. Woody Allen replica agli attacchi per il festival di Mosca: “Putin ha torto, ma la voce degli artisti non va mai fermata”

● IACCARINO A PAG. 4-5



L'EUROPA SU GAZA 206 EX DIPLOMATICI: “BASTA CHIACCHIERE, AGITE”

Lacrime di coccodrillo e zero sanzioni a Israele



CONDANNE A PAROLE NEPPURE LA MATTANZA DELL'OSPEDALE SMUOVE L'UE. IL GOVERNO DI BIBI NON VOTA: VA A CENA DI GALA. 350MILA IN PIAZZA

● ANTONIUCCHI, CARIDI, DIVIRI E SCUTO A PAG. 2-3

LACRIME E SANGUE DA 43 MILIARDI Macron al capolinea: il governo Bayrou in crisi per tagli e debito. Melénchon: “Blocciamo tutto”

● DE MICCO A PAG. 15

PARLA IL PRIMO MARITO

L’“ex” di Boccia: “Picchiò pure me e si finse incinta”



● DISRIGLIA A PAG. 11

LE NOSTRE FIRME

- Tescaroli Più carceri e nuova legge a pag. 13
- Montanari Via i 2 attori da Venezia a pag. 13
- Robecchi “Antisemititi”: jolly inutile a pag. 13
- Luttazzi Le soldatesse sexy dell'Idf a pag. 12
- Delbecchi Fino all'età sperimentale a pag. 20
- Marra Jurmala, la spiaggia infinita a pag. 18

AVVOLTI DAL MISTERO

Radiohead: dieci anni sott'acqua, ma forse tornano

● MANNUCCI A PAG. 17



La cattiveria

Molinari (Repubblica): “Palestinesi da Gaza, è emigrazione volontaria”. E i soldati che uccidono giornalisti sono correttori di bozze
LA PALESTRA/RIMA CERAULO

Quanti bei democratici

» Marco Travaglio

Che il Dio in cui non crede conservi Woody Allen. In poche e disarmanti parole, il grande umorista-attore-regista spiega perché ha accettato di collegarsi con l'International Film Week di Mosca, scatenando le solite reazioni isteriche del regime ucraino e dei suoi servi sciocchi: “Sulla guerra in Ucraina credo che Putin abbia totalmente torto. La guerra che ha causato è tremenda. Ma, qualunque cosa abbiano fatto i politici, interrompere il dibattito artistico e culturale non è mai un buon modo di aiutare”. Lo spartiacque fra civiltà liberale e il liberale è tutto qui. E il fatto che l'Ucraina continui a cancellare la cultura russa e a spingere gli alleati a bandire tutto ciò che è russo - dando pure lezioni al Papa per la Via Crucis - la dice lunga su quanto resti lontana dalla democrazia. Senza contare la ridicolaggine di un “comico” che suona il pianoforte col pisello e insegna a vivere a un genio come Allen. Il guaio è che non solo i neoconfiti ucraini, ma anche l'Europa che la democrazia liberale l'ha inventata si sta scordando cosa sia: più combattiamo l'autocrazia, più le somigliamo. Basta che Woody parli di cinema al festival del cinema russo perché Repubblica lo degradi a “vecchio intellettuale nevrotico newyorkese” che ha “scelto di chiudere gli occhi sulle atrocità russe” e il Corriere a “impresentabile” come “Depardieu con accuse di molestie e cittadinanza russa” (Allen per molestie è stato assolto, ma fa niente).

La cosiddetta Ue, con grave sprezzo del ridicolo, scopre che l'ennesimo bombardamento israeliano su un ospedale e poi sui soccorsi e i cronisti è “inaccettabile”: “troppe vittime innocenti”, riesce a dire la Metsola, come se le prime 60-70 mila fossero poche o colpevoli. Ma le sanzioni a Israele stanno sempre a zero: sono tutti troppo impegnati a escogitare il 19° pacchetto contro la Russia, semprché trovino qualcosa non ancora sanzionato. In compenso la Mostra di Venezia è inaccessibile a un attore scozzese che nel 2018 partecipò a una raccolta fondi Usa per i soldati di Israele e a un'attrice israeliana che nel 2005 fece il servizio militare (obbligatorio), quindi non “complici del genocidio”. Così Netanyahu impara, tì. Mauro Berruto, deputato Pd, fa ancora meglio: vuole “escludere gli atleti israeliani da tutte le competizioni internazionali”. Non Tizio e Caio che magari han detto qualcosa di sbagliato, ma tutti (come i russi e i bielorusi cacciati dalle Olimpiadi e pure dalle Paralimpiadi). Comica finale: Gennaro Sangiuliano racconta sul Giornale il declino di Macron. Apriti cielo: Aps, Pd e Iv tuonano e fulminano in stereo con Stampa, Rep e Domani. Siccome lavora in Rai, non deve permettersi di dire che Macron è alla frutta, cioè la verità. Chiedo per un amico: ma dove siamo, in Russia?



**UNIVERSITÀ, PROPOSTA CHOC DEL PROF:
«SUI SOCIAL VIA L'AMICIZIA AGLI EBREI»**
Bianca Leonardi a pagina 6

**JOSEPHINE BAKER
E LE ALTRE:
FASCINO E MISTERO
DELLE DONNE SPIE**

Monica Mosca a pagina 16



**VIETATI I COMPLIMENTI AL FRATELLO
I THURAM E L'ULTIMA FOLLIA DEL TIFO**
Tony Damascelli a pagina 17



la stanza di
Vittorio Feltri
alle pagine 18-19
**L'impunità
del Leonka**



il Giornale



www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4271 il Giornale (ed. nazionale)

MERCOLEDÌ 27 AGOSTO 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 202 - 1.50 euro*

FRANCIA SEMPRE PIÙ IN CRISI

Macron con l'acqua alla gola

Debito ingestibile, Bayrou promette la patrimoniale, ma un ministro ammette: «Roma ci sorpasserà, rischiamo la troika». E la Borsa crolla

■ Si aggrava la crisi politica in Francia. Il governo Bayrou rischia di cadere l'8 settembre, ma è l'economia a preoccupare. Il ministro Lombard lancia l'allarme: «Rischiamo di scivolare dietro l'Italia e l'intervento del Fmi». Un timore che ha fatto crollare la Borsa di Parigi.

Conti, De Palo e De Remigis
alle pagine 2-3

Editoriale

UN FALLIMENTO CHE FA PAURA

di Osvaldo De Paolini

C'è una tempesta che incombe sull'Europa. Una crisi che non nasce nella periferia ma in Francia, seconda economia dell'Eurozona, motore storico dell'integrazione europea. Un Paese oggi vicino al default politico e con conti pubblici in condizioni mai così precarie. La verità che oggi tocchiamo con mano senza tema di essere smentiti, è che Emmanuel Macron ha fallito. Politicamente, economicamente e strategicamente. Ha imposto riforme senza costruire consenso, ha alzato le tasse senza razionalizzare la spesa, ha centralizzato tutto e ascoltato nessuno. Altro che «nouveau De Gaulle». Lunedì 8 settembre il governo del centrista François Bayrou, da lui nominato, affronterà un voto di fiducia che rischia di trasformarsi in un naufragio. In caso di caduta, la Francia entrerebbe in una spirale istituzionale ed economica dalla quale non sarà facile uscire. E se la Francia trema, l'intera Europa trema. I numeri sono allarmanti: debito pubblico oltre 3.300 miliardi, pari al 114% del Pil, deficit al 5,8%, crescita stagnante ferma allo 0,6%, disoccupazione giovanile sopra il 18%. La Francia somiglia a un'Italia di quindici anni fa, persino il differenziale di rendimento dei titoli di Stato si è azzerato, sicché gli Oat francesi ora rendono il 3,5% come i Btp italiani. Con un (...)

segue a pagina 17

LA RIVINCITA DEL SISTEMA ITALIANO

Il semi-presidenzialismo implode senza i partiti

Stenio Solinas a pagina 4

INTERVISTA A LUCA RICOLFI

«Promesse non mantenute Doveroso il voto anticipato»

Stefano Zurlo a pagina 4

LA VIOLENZA A ROMA. MA IL PD CORRE SULLA NAVE DELLE ONG

Preso lo stupratore: è un rifugiato

Confessa il 26enne gambiano con permesso umanitario: «Ero drogato»

Patricia Tagliaferri

■ È un gambiano di 26 anni con permesso umanitario lo stupratore che ha violentato e rapinato una donna a Tor Tre Teste, a Roma. Agli agenti che lo hanno arrestato, ha confessato di essere drogato per aver fumato crack. Di fronte all'ennesima violenza di un immigrato, la sinistra però pensa alle Ong e oggi salirà a bordo della nave Mediterranea.

con Biloslavo alle pagine 14-15

L'INCHIESTA NELLE MARCHE

Aiutino dei pm a Ricci: le chat restano segrete

Lodovica Bulian

■ Rimarranno segrete le chat tra l'ex sindaco di Pesaro e candidato dem alle Regionali nelle Marche e il suo ex braccio destro. Gli inquirenti non vogliono «inquinare» il voto.

con Bassi a pagina 12



A «VANITY FAIR»

L'ipocrita rivolta dei giornalisti contro Melania in copertina

di Valeria Braghieri a pagina 17

GIÙ LA MASCHERA

DIKA PURE...

di Luigi Mascheroni

Memori di certi personaggi che non abbiamo visto arrivare, ma per fortuna abbiamo intravisto evaporare, da oggi ci segniamo il nome di uno che siamo certi regalerà grandi soddisfazioni. Bernard Dika.

Sarà un figlio di migranti il Papa straniero della sinistra.

Nato in Albania, residente in Toscana, enfant del Pd, che deve ancora dimostrare di essere

prodige, a 14 anni membro del comitato che appoggiava Bersani nelle primarie contro Renzi, poi a 19 anni nominato da Renzi alla direzione nazionale del partito, quindi una veloce scalata al Pd toscano - è un po' il Ceccherini della Ditta: sembra un bischero, ma è furbissimo - che lo ha portato a essere consigliere qua, coordinatore lì, ideatore là e infine portavoce del governatore della Toscana, Eugenio Giani.

Una volta a 27 anni si era politici fatti e finiti. Oggi soltanto finiti. Si è scoperto infatti che Dika - un giovane che ci ricorda

come tutti vogliono essere qualcuno tranne se stessi - ha inviato per posta ai suoi correligionari un libro autocelebrativo, tirato in migliaia di copie, su carta patinata, di 170 pagine, metà delle quali con una sua foto, per promuoversi in vista di una candidatura a consigliere regionale. E questo va bene. Ma il tutto coi finanziamenti della Regione Toscana. E questo un po' meno.

Titolo del libro di Bernard Dika (di fatto una campagna elettorale privata fatta con i soldi pubblici): *Un presente carico di futuro*. Che proietta l'intraprendente ragazzo nella politica del nostro peggiore passato.



L'EX PM

Di Pietro: «Basta
criminalizzare
gli agenti
Il taser un diritto»



Luca Fazzo

In difesa delle forze dell'ordine sotto accusa per l'uso del taser. Soddisfatto, «meglio tardi che mai», per lo sgombero del Leoncavallo: «e hanno fatto bene a non avvisare il sindaco». Perplesso (a dire poco) su alcuni aspetti dell'inchiesta milanese sull'Urbanistica». È un Antonio Di Pietro a tutto tondo quello che risponde al *Giornale*.

a pagina 11

MOSTRA DEL CINEMA

Venezia, dal «red carpet» alla trincea

Alessandro Gnocchi

La Mostra del cinema di Venezia si apre oggi, come sempre, con il rito del red carpet. Quest'anno, tuttavia, lo sfarzo del tappeto rosso sembra poggiare su un terreno più sdrucchioloso: accanto al glamour, la guerra e le contestazioni politiche fanno irruzione nei programmi.

con Armocida alle pagine 24-25

IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEREZIA)

IL GIORNO

Speciale

Agrofutura

MERCOLEDI 27 agosto 2025
1,60 Euro

Lombardia EDIZIONE ESTIVA +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

MILANO Senza vita nella vasca, i Ris in casa

Il giallo di Silvana
I carabinieri trovano
tracce di sangue

Palma a pagina 15


MILANO L'idea degli ex della banda

Già mille firme
per la grazia
a Vallanzasca

G. Moroni a pagina 14



Incentivi e sconti fiscali La manovra salva-imprese

Le nuove misure per contrastare l'impatto dei dazi. Taglio dell'Ires per chi investe gli utili
Intervista al ministro Urso: aiuti a famiglie e innovazione. Pressing anti tariffe per il vino

Marin, Troise e
Neri alle p. 8 e 9

Cook resiste: non mollo

Le mani di Trump
sulla Fed, silurata
la governatrice
Lei: lo denuncio


G. Rossi a pagina 4

Intervista a Bill Taylor

L'ex ambasciatore
americano a Kiev:
«Putin ha reso
l'Ucraina più unita»

Del Prete a pagina 5



Israele, rivolta per gli ostaggi Ma Netanyahu non si ferma

Il fiume umano di dimostranti che ieri ha
paralizzato Israele per chiedere la fine
della guerra nella Striscia e il rilascio
degli ostaggi, non ferma il governo
Netanyahu, deciso a proseguire
l'offensiva su Gaza City. Il Gabinetto di
sicurezza non ha neanche discusso

dell'ultima proposta di tregua di Hamas.
Intanto a Gaza, dopo la strage di
giornalisti, si continua a morire: almeno
75 i palestinesi uccisi in 24 ore, tra loro
anche 17 persone a caccia di cibo.

Baquis e Mantiglionni alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

MILANO La tragica fine di Diana, i periti in Appello

Alessia Pifferi
«Consapevole
quando lascio
morire la figlia»

A. Gianni a pagina 15

LE RICERCHE Nel Lecchese e nel Varesotto

Lario e Verbano al setaccio
Dei dispersi nessuna traccia

Crespi e De Salvo nelle Cronache

SONDRIO Salute e sicurezza sul lavoro

Aziende agricole controllate
Quattro su cinque irregolari

Baldini nelle Cronache

MILANO L'étoile all'Arco della Pace con OnDance

A passo di Bolle
«Cinquant'anni
e la voglia matta:
stupire gli snob»


Vincenti a pagina 17



Regionali, stallo su Decaro in Puglia

Fico in Campania,
la spunta Conte

C. Rossi e De Robertis a pagina 10



Roma, riconosciuto dalla vittima

Stuprata nel parco,
fermato un 26enne

Femiani a pagina 18



Jannik è un rullo nel primo turno

Us Open, è tornato
il vero Sinner

Ga. Tassi nel Qs

PER SENTIRSI MENO IN ANSIA
E PIÙ LEGGERI.

LAILA

99 mg. capsule melle
piene di oli essenziali

UNA CAPSULA AL GIORNO

Laila farmaco di origine
vegetale per il sollievo
dei sintomi dell'ansia lieve
a base di olio essenziale di
Lavandula angustifolia Miller.

Laila è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda.
Leggere attentamente il foglio illustrativo. AutORIZZAZIONE DEL 16/05/2025.



Culture

FÉLIX GUATTARI Edito da Orthotes
«Che cos'è l'ecosofia», volume
di testi e interviste dal 1985 al 1992
Roberto Ciccarelli pagina 12



Visioni

INTERVISTA Anna Negri e Ilaria Fraioli
raccontano «Toni, mio padre», film
tra memoria personale e collettiva
Cristina Piccolo pagina 14



Visioni

VENEZIA 82 Barbera e Buttafuoco
rispondono agli appelli Pro-Pal,
stasera l'apertura con Sorrentino
Lucrazia Ercolani pagina 15

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDIALE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

MERCOLEDÌ 27 AGOSTO 2025 - ANNO LV - N° 202

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Khan Younis, striscia di Gaza, la macchina fotografica di una vittima dell'attacco di Israele all'ospedale Nasser che ha ucciso 5 giornalisti foto di Abdallah F. s. Alattar/Getty Images



«Era una telecamera di Hamas». L'inchiesta dell'esercito israeliano sull'attacco all'ospedale Nasser che ha ucciso 5 giornalisti e altre 15 persone a Khan Younis si è già conclusa. Netanyahu assediato dalle proteste di chi teme per gli ostaggi: mai parlato di tregua a Gaza

pagine 2-4

La minaccia

Senza freni
Con la camera di Hussam si spegne il giornalismo

ALBERTO NEGRI

Uccidono come assassini non come soldati, mentono come i peggiori mafiosi perché sanno di restare impuniti. L'ordine è: spara, spara subito alla telecamera della Reuters. Cadono i primi morti. Poi un silenzio sospeso, sembra irreale.

— segue a pagina 3 —

Testimone
Abu Dagga e lo sguardo nell'abisso

MARIO RICCIARDI

O rmai è diventata un'abitudine. Al risveglio, e poi diverse volte durante la giornata, accedere ai social per seguire gli sviluppi della situazione a Gaza e nei territori occupati. Mi sono chiesto diverse volte in questi mesi quale sia il motivo che mi spinge.

— segue a pagina 4 —

VALDITARA AL MEETING DI CL ESALTA IL SUO "MODELLO", I NUMERI LO SMENTISCONO

Scuola, ci sono i soldi. Per le paritarie



■ Al meeting di Rimini è il turno del ministro dell'Istruzione Valditara, che rivendica le proprie riforme: nuovi percorsi professionali con aziende in classe, docenti di sostegno confermati dalle famiglie, misure sull'alternanza scuola-lavoro (ora Pcto). Un modello di scuola

proiettato per far ritrovare ai giovani una forma di realizzazione personale nel lavoro, ad accettare la fatica». E annuncia di aver chiesto al ministro dell'Economia Giorgetti «risorse significative» per le scuole paritarie in legge di bilancio. Accanto alle dichiarazioni ci sono

però i numeri. Secondo la Fli Cgil l'anno prossimo nella scuola ci saranno 250mila precari, molti dei quali proprio tra i docenti di sostegno. «Valditara si occupa di tutto tranne che di scuola pubblica» dice la segretaria generale Gianna Fracassi.

GAMBIRASI A PAGINA 6

LA VITA DEGLI STAGIONALI IN ROMAGNA Alloggi invivibili e paghe da fame

■ In otto in uno stanzone sottoscala col bagno esterno. E quando arriva la bufera l'acqua entra dalla pancia del soffitto e sale fino alle ginocchia.

È la vita degli stagionali in Romagna - camerieri, animatori, bagnini - per 850 euro al mese: la paga base meno vitto e alloggio. GIUZZO A PAGINA 9

DONALD TRUMP «Licenziata» Lisa Cook L'assedio alla Fed



■ La consigliera del board della Fed viene accusata di aver falsificato una richiesta di mutuo. È la strategia del presidente Usa per abbassare i tassi d'interesse. Intanto il governatore dell'Illinois si ribella al possibile invio dei militari anche a Chicago: «Presidente, non venga qui». CATUCCI A PAGINA 5

REGIONALI Patto Schlein-DeLuca la resistenza crolla



■ Schlein ha convinto i suoi sostenitori in Campania: ok unanime a De Luca jr segretario Pd in Campania, senza sfidanti. Protesta solo Picerno. A giorni l'annuncio della candidatura di Roberto Fico. In Puglia il Pd ha chiarito a Decaro che l'alleanza con Avs viene prima della sua candidatura. CARUGATTA A PAGINA 6

L'AGGRESSIONE ALLA OCEAN VIKING Spari libici, ora c'è un'inchiesta a Siracusa Si muove l'Ue, ma Piantadosi attacca le ong



■ La procura siciliana apre un'inchiesta sugli spari contro la Ocean Viking esplosi domenica pomeriggio da una motovedetta libica made in Italy. Avviati i primi accertamenti. La Commissione Ue chiede chiarimenti a Tripoli e valuta possibili «conseguenze» (che non ci saranno). La Norvegia, Stato di bandiera della nave, dice di essere informata del «grave incidente». Tace solo il governo italiano, mentre Piantadosi prova a sviare l'attenzione prendendosi con la Mediterranea, detenuta a Trapani. Il presidente Ciriaco De Vito: «Chi salva vite non può diventare un bersaglio». MERLI A PAGINA 7



Foto: Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/C/PM/23/2103
7 8 8 2 7
0 0 1 0 2 2 9 1 3 0 0 0 0



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXXI - N° 235

ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892

Mercoledì 27 Agosto 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

La Mostra del Cinema di Venezia al via Sorrentino & Servillo "La Grazia" in laguna

Titia Fiore a pag. 12 e 13



LA CITTÀ-CINEMA OLTRE GLI STEREOTIPI

di Valerio Caprara

Non si tratta di una notizia sbalorditiva, ma di qualcosa di più significativo. Nove titoli in programma alla 82esima Mostra del cinema che s'inaugura

oggi a Venezia diversamente ma strettamente collegati al background locale confermano, infatti, il radicamento dell'ex arte chiave del Novecento nel tessuto culturale napoletano e regionale. Continua a pag. 34

L'editoriale I COSTRUTTORI DI PACE E IL RUOLO DELL'EUROPA

di Paolo Pombeni

Europa se ci sei batti un colpo. Questo il grido che si leva da più parti, a volte per sottolineare che c'è poco da attendersi, altre per sollecitare un qualche colpo di reni anche se non si sa bene quale. Il fatto è che la situazione diventa ogni giorno più complicata e drammatica, e non solo nelle due guerre carine, russo-ucraina e nella striscia di Gaza, ma anche in molti scenari di diversa gravità (Libano, Sudan, Yemen, Libia, Siria, giusto per elencare qualche nome). La crescente incomprensibilità della strategia di Trump, ammesso che ne abbia una, così come le meschine furberie di Putin e soci che con un dito accennano alla pace, mentre con due mani rovesciano tonnellate di bombe sulla popolazione civile ucraina, disegnano un panorama cupo a cui si aggiunge l'ostinazione del governo Netanyahu di arrivare a qualunque costo alla soluzione finale per la questione palestinese.

L'Europa è in grado di esercitare un ruolo capace di dare un contributo effettivo per un qualche sblocco della tragedia in corso? Aveva suscitato speranze l'evento dei principali leader europei, britannici inclusi, seduti con Trump in una apparente sinergia nel cercare una soluzione almeno alla questione ucraina forzando Putin a rendersi conto dell'impasse in cui è finito (al di là delle apparenze a cui si attacca la sua propaganda). Tutto svanito in pochi giorni, perché Trump non è convinto che gli europei abbiano carte da giocare e Putin lo sostiene con slancio in questa convinzione.

Continua a pag. 35

RAGAZZI, TORNATE A NAPOLI Ecco gli istituti di specializzazione post-diploma che formano le competenze utili alle imprese

LE ACADEMY DEI NUOVI MESTIERI

Meccanica, moda, turismo
sostenibilità energetica
e cybersicurezza:
è record di occupati

Nando Santonastaso a pag. 2

L'aerospazio

«DAGLI ITS AL LAVORO IN AZIENDA
CON CONOSCENZE DI ALTO LIVELLO»

Santonastaso a pag. 2

Ristorazione e accoglienza

NON SOLO CUOCHI E CAMERIERI
PIÙ QUALITÀ CON L'AMERICA'S CUP

Mariagiovanna Capone a pag. 3

VERSO LE REGIONALI IN CAMPANIA

Centrosinistra, via libera a Fico

►Schlein ricompatta il Pd: «Ora prevalga l'unità». Ok a De Luca jr segretario regionale Conte ufficializzerà la candidatura a Napoli. Il centrodestra cerca un nome condiviso

Le grandi rivali subito protagoniste. Hojlund, accordo quasi fatto



Gennaro Arpaia, Francesco De Luca e Pino Taormina da pag. 14 a 17

Dario De Martino e Adolfo Pappalardo a pag. 4

Il teatro senza pace

San Carlo, la Procura apre un fascicolo senza indagati Nomina bis di Macciardi, Manfredi: è inaccettabile

►I pm accendono i riflettori sulla gestione del Lirico. Intanto il Cdi resta diviso sulla scelta della nuova guida

Giuseppe Crimaldi e Dario De Martino in Cronaca

IL VALORE DELL'AUTONOMIA L'ORA DELLA RESPONSABILITÀ

di Guido Trombetti

«L'autonomia del San Carlo è un valore irrinunciabile», dice il sindaco Manfredi. E non possiamo che associarci a questa affermazione. Adesso è l'ora della responsabilità di tutti i soggetti coinvolti. Che, di certo, ne sono all'altezza.

Continua a pag. 35

Manovra, Meloni punta sugli aiuti alle famiglie

Francia in crisi, lo spread con l'Italia vicino al pareggio

Andrea Bassi a pag. 6

Congiuntura italiana

IL FASCINO DISCRETO DEI CONTI IN ORDINE

di Paolo Balduzzi a pag. 34

Carni Ardolino, Italiane nella forma e nella sostanza.



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 147 - N° 235
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2003 con L.4520/04 art.1 c.1 DGR RM

NAZIONALE

7 771129 622404

Mercoledì 27 Agosto 2025 • S. Monica

IL GIORNALE DEL

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

Dovbyk, ipotesi Villarreal
Roma a Londra:
Sancho chiude,
si punta a George
Carina nello Sport



Us Open, primo turno ok
Sinner è in salute
vince e sfida
un Alcaraz rasato
Martucci nello Sport



Il via dell'edizione 82
A Venezia la Grazia
di Paolo Sorrentino
e il caso Palestina
Ravarino e Satta a pag. 21



Congiuntura italiana
IL FASCINO
DISCRETO
DEI CONTI
IN ORDINE

Paolo Balduzzi

Viviamo un'epoca interessata da grandi cambiamenti e da nuovi equilibri. Molti di questi passano sopra le nostre teste e non possiamo che limitarci a osservarli. Altri, al contrario, dipendono proprio dalle nostre azioni e dai nostri sforzi. Se l'Europa, nel mondo, sembra perdere una centralità a lungo anelata e avvicinata ma mai davvero acquisita, l'Italia, nell'Unione stessa, sta invece al momento scalando diverse posizioni. Non che ci si sia mai trovati ai margini, sia chiaro. Ma un conto è aggirarsi intorno al podio: un altro è salirci.

Ai di là del merito (o demeriti) politici, sempre difficili da valutare nel breve periodo e che è meglio lasciar giudicare alla storia, sono soprattutto le performance economiche, e nello specifico del bilancio pubblico, a lasciare una prova oggettiva di come la reputazione di un paese sia migliorata nel tempo. Quella dell'Italia, negli ultimi anni, lo è. Decisamente. Lo dicono i numeri della contabilità nazionale, che sta sperimentando una rapida diminuzione del deficit; lo dicono i mercati internazionali, che hanno determinato una riduzione dello spread dei titoli decennali italiani che non si sperimentava da oltre quindici anni; lo dicono le agenzie di rating, che nell'ultimo anno hanno rivisto al meglio la valutazione del rischio Paese. Lo vedono, e lo si osserva con una certa soddisfazione, anche i media internazionali.

Continua a pag. 23

Stretta sulle pensioni anticipate

►Pa, scatta il ribasso delle aliquote di rendimento per chi vorrà l'uscita anticipata di uno o due anni
Manovra, dalle banche 1,5 miliardi per alzare gli stipendi. E Meloni punta agli aiuti alle famiglie

ROMA Nuovo taglio delle pensioni per gli statali che lasciano prima il lavoro. Quest'anno i dipendenti degli enti locali, quelli della sanità, gli insegnanti e gli ufficiali giudiziari che vanno in pensione anticipata, con un'età superiore a 65 anni, ma inferiore a 67, non beneficiano della deroga sull'applicazione delle nuove aliquote di rendimento per il calcolo della parte retributiva dell'assegno previdenziale. Manovra, dalle banche 1,5 miliardi per alzare gli stipendi. La premier Meloni oggi al Meeting di Rimini: le priorità della ripresa.

Bassi, Bisozzi, Dimitro e Sciarra alle pag. 2, 3 e 5

Bruxelles: manteremo la nostra sovranità

Trump alla Ue: dazi a chi tassa l'hi-tech
E Donald "licenzia" la governatrice Fed

ROMA Trump minaccia l'Europa: «Nuovi dazi a chi tassa l'hi-tech». In Italia è in vigore da cinque anni un'imposta sui servizi digitali che tassa al 3% i ricavi della pubblicità online e della trasmissione dati per i gruppi



con più di 750 milioni di fatturato. Affondo del presidente Usa anche sulla Fed: annuncia il licenziamento della governatrice di Lisa Cook. Lei fa causa. Guaita e Rosana alle pag. 9 e 14

Netanyahu: l'occupazione andrà avanti

Il cardinal Pizzaballa e gli ortodossi
«Noi non ci muoveremo da Gaza»

ROMA Gaza, la resistenza dei Patriarchi. Pizzaballa e Teofilio III: «Lasciare questa terra e fuggire verso sud sarebbe una condanna a morte». Intanto i manifestanti assediano la sede del governo israeliano. Vogliono la fine della guerra e la li-



berazione degli ostaggi: bloccate alcune autostrade. Ma Netanyahu tira dritto: nessuna tregua. Ed è scontro anche fra Bibi e gli ultra-ortodossi, che non vogliono arruolarsi. Evangelisti e Vita alle pag. 6 e 7

Usa e Putin trattano sull'energia e Kiev colpisce le raffinerie russe

Sbandieratori di Cori a Mosca senza i colori dell'Ucraina



Gli sbandieratori di Cori alla parata nella Piazza Rossa di Mosca Cortelletti e Ventura a pag. 8

Roma, arrestato lo stupratore «Mi ero drogato»

►L'uomo che ha abusato della donna nel parco confessa: è un immigrato regolare del Gambia

Camilla Mozzetti

Una dose di crack acquistata fra i rivoli dello spaccio del Quarticciolo e poi l'arrivo al parco di Tor Tre Teste dove ha violentato e rapinato una donna che ha incontrato alle sei di domenica mattina. «Mi ero drogato, sono stato io», ha ammesso il gambiano di 26 anni fermato ieri pomeriggio dal carabinieri con l'accusa di rapina aggravata e violenza sessuale.

A pag. 11
Errante a pag. 11

Autopsia a Terni

Giallo della motosega
il figlio del finanziere
interrogato per 7 ore

Corso Viola di Compalito

Il maresciallo morto nel garage, a Terni: sempre più dubbi sul suicidio. Il figlio ascoltato per sette ore: «Non l'ho ucciso io».

A pag. 12

Decesso per asfissia

Morto davanti al pc
maschera antigas
per un gioco erotico



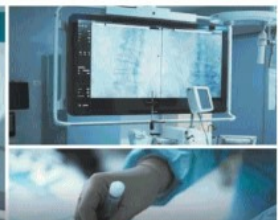
ROSETO DEGLI ABRUZZI Leonardo, trovato morto davanti al computer con la maschera antigas l'ipotesi del gioco erotico. Faceva parte di una community: si mascherano da cani. Pace, Poeta e Tomassoni a pag. 13

RADIOLOGIA INTERVENTISTICA



Trattamenti mininvasivi per la colonna vertebrale

VILLA MAFALDA



CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA

Via Monte delle Gioie, 5 - Roma - Tel. 06 86 09 41 - Info su [villamafalda.com](#)

Il Segno di LUCA

SCORPIONE IN TRASFORMAZIONE

La tensione tra l'abitudine al controllo e il desiderio di lasciarsi andare si fa sentire più nettamente. La maschera che ti protegge nelle relazioni va sbriciolandosi lasciando affiorare altri lineamenti. L'amore ti scuote con forza, ti disorienta, la passione ha qualcosa di travolgente e ti porta in una direzione imprevista, ancora non è chiaro dove. Ma ormai è impossibile interrompere il processo di rinascita che hai innescato. MANTRA DEL GIORNO Quello che mi spaventa mi rivela.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

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

-TRX 11:26/08/25 22:22-NOTTE

il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 27 agosto 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Speciale
Agrofutura

Speciale
Scuola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



ANCONA Raffaelli dopo il trionfo mondiale

Sofia cambia vita
«Torno nelle mie Marche
Mi allenerò a Fabriano»

Massaro a pagina 15



BOLOGNA L'annuncio

Gianni Morandi
esce dai social
«Ora una pausa»

Servizio a pagina 19



Incentivi e sconti fiscali La manovra salva-imprese

Le nuove misure per contrastare l'impatto dei dazi. Taglio dell'Ires per chi investe gli utili
Intervista al ministro Urso: aiuti a famiglie e innovazione. Pressing anti tariffe per il vino

Marin, Troise e
Neri alle p. 8 e 9

Cook resiste: non mollo

Le mani di Trump
sulla Fed, silurata
la governatrice
Lei: lo denuncio



G. Rossi a pagina 4

Intervista a Bill Taylor

L'ex ambasciatore
americano a Kiev:
«Putin ha reso
l'Ucraina più unita»

Del Prete a pagina 5



Israele, rivolta per gli ostaggi Ma Netanyahu non si ferma

Il fiume umano di dimostranti che ieri ha paralizzato Israele per chiedere la fine della guerra nella Striscia e il rilascio degli ostaggi, non ferma il governo Netanyahu, deciso a proseguire l'offensiva su Gaza City. Il Gabinetto di sicurezza non ha neanche discusso

dell'ultima proposta di tregua di Hamas. Intanto a Gaza, dopo la strage di giornalisti, si continua a morire: almeno 75 i palestinesi uccisi in 24 ore, tra loro anche 17 persone a caccia di cibo.

Baquis e Mantiglionni alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

MILANO MARITTIMA Intervista al sindaco



«Non rinunciamo
ai nostri pini
Sono l'identità
di questa terra»

Caporaletti e intervento di Ferrini a pagina 16

BOLOGNA Sequestrati 1.500 succhi scaduti

Marmellata nei vasetti sporchi
Rischio botulino, Nas in campo

Tempera in Cronaca

BOLOGNA Da oggi passano di nuovo i bus

Cantieri tram, riapre l'incrocio
tra via Riva Reno e via Lame

In Cronaca

IMOLA Il progetto da 1,3 milioni non convince

Taglio posti letto
alla Cra Venturini
Sindacati nervosi:
«Noi all'oscuro»



Agnessi in Cronaca



Regionali, stallo su Decaro in Puglia

Fico in Campania,
la spunta Conte

C. Rossi e De Robertis a pagina 10



Roma, riconosciuto dalla vittima

Stuprata nel parco,
fermato un 26enne

Femiani a pagina 18



Jannik è un rullo nel primo turno

Us Open, è tornato
il vero Sinner

Ga. Tassi nel Qs

**PER SENTIRSI MENO IN ANSIA
E PIÙ LEGGERI.**

LAILA
99 mg capsule molli
di estratto di lavanda

UNA CAPSULA AL GIORNO

Laila farmaco di origine vegetale per il sollievo dei sintomi dell'ansia lieve a base di olio essenziale di Lavandula angustifolia Miller.

Laila è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda. Leggere attentamente il foglio illustrativo. AutORIZZAZIONE DEL 16/05/2025.



IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € - Anno XXXIX - NUMERO 202, COMMA 20/B - SPEDIZIONE ABB. POST - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

LA RACCOLTA ALIMENTARE

IL DOLORE DI GAZA HA TOCCATO I CUORI DI TUTTI

GIOVANNI MARI

Il successo oltre ogni aspettativa della raccolta di beni alimentari per la popolazione palestinese di questi giorni svela in maniera inequivocabile quanto l'opinione pubblica sia sconvolta dalla tragedia della Striscia di Gaza. Tra qualche pagina racconteremo la grandissima adesione dei genovesi alla campagna varata da decine di associazioni: è una reazione forte, intensa, sincera. Più partecipata rispetto a molte altre occasioni. Lo si percepisce dalla solidarietà dei cittadini comuni, dai pacchi di farina pronti a raggiungere le rovine. E non certo perché il mondo arabo sia particolarmente simpatico agli italiani, men che meno perché esistono sentimenti antisemiti. La cittadinanza, i liguri, hanno capito quanta sofferenza serpeggia tra quelle famiglie distrutte che hanno perso madri, padri, figli, case, posti di lavoro, abitudini e intere città. Chiunque ha visto il deserto di macerie che si estende per chilometri, i bambini chiedere un bicchiere d'acqua o un tozzo di pane. La maggioranza sta pensando che la reazione all'orrenda azione terroristica di Hamas sia stata oltremodo superiore a ogni ragionevole limite, oltremodo superiore a qualsiasi umana comprensione. E peraltro senza risultati.

Chi raccoglie alimentari da inviare a Gaza vuole la fine di tutto questo, ma in primo luogo vuole aiutare, ora e subito, delle persone innocenti a non morire di fame. La crisi mediorientale, si può dire senza timore, sta creando una preoccupazione globale che neppure si era vista nei confronti dei profughi ucraini (se non nei momenti iniziali). Pensano i bombardamenti sui civili (per carità, i nazisti li trasformarono in prassi e lo abbiamo fatto anche noi italiani in Spagna, così come gli Alleati a Dresda e a Hiroshima). Pesa il doppio bombardamento sull'ospedale di Gaza, che sta spaccando ulteriormente la società e la politica israeliana. Non tanto perché sia esattamente il modello di assalto che è codificato come crimine di guerra, ossia il colpire due volte la stessa zona per uccidere anche i soccorritori (per carità, lo hanno fatto anche gli occidentali nella Seconda guerra mondiale, oltre che i siriani e i russi e ancora gli americani in tempi recenti), ma soprattutto perché unisce il dolore della morte allo scempio sui malati e giornalisti.

Portare un pacco di pasta significa chiedere la fine di tutto questo.

GIORNATA DI CONFRONTI A BOGLIASCO

Samp, dopo il ko con il Modena è già tempo di correre ai ripari

DAMIANO BASSO E FABIO MARSGLIA / PAGINA 34



NEL 1976 IL MATCH NUMERO MILLE

Genoa, la Juventus nel destino Domenica la partita 2000 in A

VALERIO ARRICHIELLO / PAGINA 36



MANIFESTAZIONI IN TUTTO IL PAESE PER CHIEDERE LO STOP AGLI ATTACCHI E CONSENTIRE LA LIBERAZIONE DEGLI OSTAGGI ANCORA IN MANO AD HAMAS

Israele in piazza contro la guerra Netanyahu: «Non ci fermeremo»

«Nel raid uccisi anche sei terroristi». Proteste per le parole dell'Idf sulla strage dei giornalisti

Il fiume umano di dimostranti che anche ieri in Israele ha chiesto la fine della guerra nella Striscia non ha fermato il governo Netanyahu, deciso a proseguire l'offensiva di terra fino alla conquista di Gaza City. L'Idf ha pubblicato un'inchiesta sul bombardamento dell'ospedale Nasser, che ha scatenato lo sdegno internazionale, sostenendo di aver colpito perché convinto che la telecamera fosse «utilizzata da Hamas» e che nel blitz sono rimasti uccisi «sei terroristi».

CLAUDIO ACCIOLI / PAGINA 2

ROLLI



LA MOBILITAZIONE

Beatrice D'Oria / PAGINA 4

I genovesi in fila per mandare aiuti al popolo di Gaza

Sei tonnellate di viveri in poche ore. È la straordinaria risposta dei genovesi all'appello di Music for Peace e Calp per la raccolta e l'invio di aiuti alimentari a Gaza.

LA POLEMICA



Lollobrigida: «Nei porti basta nomi imposti»

L'inviato Simone Gallotti / PAGINA 10

IL DIBATTITO

Sopraelevata, ecco la ricetta degli chef stellati

Licia Casali / PAGINA 9

La Sopraelevata vista dai tre chef stellati dei ristoranti genovesi.

LA NUOVA GIUNTA

Funivia a Genova, l'alternativa dem: fondi agli Erzelli

Mario De Fazio / PAGINA 15

Funivia contestata, il Pd genovese presenta il suo contro-piano.

L'ONU: EMERGENZA STRESS DA CALORE. GENOVA VUOLE FARE DA APRIPISTA PER NUOVE NORME CONTRATTUALI



Lavoro bollente, corsa alle regole

Un operaio al lavoro sotto il sole in centro a Genova (foto Balastro) durante l'estate

GILDA FERRARI / PAGINA 7

BUONGIORNO

Ieri era la giornata mondiale del cane, e in rete è stata festeggiata con una profusione di foto, aforismi, dichiarazioni di amore, di stima, per un cane in particolare o i cani in generale, e anche io ne ho uno, si chiama Fix, e ieri mattina ho celebrato con lui la fausta ricorrenza porgendogli un premietto da sgranocchiare. Da Argo in poi, i cani hanno costituito una misura dei sentimenti di umanità. Per esempio: di ritorno da un viaggio in Unione sovietica, Arthur Koestler aveva capito, vedendo una signora con cagnolino salire sul treno, appena oltre la frontiera, che cosa mancava all'idilliaco quadretto che gli avevano dipinto: i cani. Ancora più preciso, Emmanuel Lévinas scrisse del cane Bobby che salutava lui e gli altri prigionieri del lager, perché per i nazisti no, ma per Bobby erano ancora es-

seri umani. Nessuno come il cane sa stare dalla parte del giusto, o almeno è quello che ci siamo raccontati più spesso e anche ieri. Non so, però, se abbiate visto La zona di interesse, lo straordinario film di Jonathan Glazer sulla famiglia di Rudolph Höss, il comandante di Auschwitz. Il lager non si vede mai. Ma mentre gli Höss leggono o prendono il tè, se ne sentono i rumori. Soprattutto i latrati dei cani. Non si vede nulla, si immagina tutto, i denti, la bava, gli occhi. Per Primo Levi, gli ordini stessi dei nazisti erano latrati di una rabbia vecchia secoli. E Varlam Salomov ha ricordato di quante volte al gulag fu minacciato coi cani che gli si avventavano contro, minacciato coi «denti dei grassi cani sazi». Ecco sì, in questo senso, più completo, i cani sono la misura dei sentimenti di umanità.

Grassi e sazi

MATTIA FELTRI

GIOIELLERIE
CASH & GOLD
OPERATORE PROFESSIONALE
COMPRO ORO
Noi **PAGHIAMO**
di Più
Tel. 010 2925458
www.comprorogenova.it

GIOIELLERIE
CASH & GOLD
OPERATORE PROFESSIONALE
COMPRO ORO
Noi **PAGHIAMO**
di Più
Tel. 010 2925458
www.comprorogenova.it



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni
Ires premiale,
riduzioni irrilevanti
per il confronto
internazionale



Giovanni
Formica
e Pasquale
Formica
— a pag. 21

Condominio
L'accumulatore
seriale paga
per liberare
le parti comuni

Eugenia Parisi
— a pag. 24



FTSE MIB 42654,95 -1,32% | SPREAD BUND 10Y 85,98 -0,09 | SOLE24ESG MORN. 1510,46 -0,59% | SOLE40 MORN. 1599,33 -1,37% | Indici & Numeri → p. 25-29

AL JAZEERA: ALMENO 54 VITTIME IERI NELLA STRISCIA

Proteste bloccano Israele Metsola: Gaza intollerabile Merz: no Stato Palestina

Rosalba Reggìo — a pag. 6



In strada. Proteste diffuse in Israele

I DUE PATRIARCHI

Pizzaballa e
Teofilo: «A Gaza
si stanno davvero
aprendo le porte
dell'inferno»

Catia Caramelli — a pag. 6

REAZIONI

Bulldozer Usa
a Gaza: Caterpillar
esclusa dagli
investimenti del
fondo norvegese

— a pag. 6

PANORAMA

LINDAU NOBEL MEETING

**Draghi sulla Ue:
senza innovazione
tecnologica,
non c'è potere
geopolitico**

«Nessuno Stato che voglia avere potere geopolitico e voglia preservare la propria esistenza dal punto di vista economico e sociale può rimanere indietro con l'innovazione dalle tecnologie disruptive», essenziali per l'aumento di produttività «senza cui l'Europa tra 10 anni non potrà più sostenere ciò che fa ora». Lo ha detto Mario Draghi all'ottavo Lindau Nobel Meeting in Economia.
— a pagina 10



Padre
Paolo
Benanti,
Teologo

ETICA DI FRONTIERA
**UNA NUOVA AI
CHE DIA
VALORE AL
LAVORATORE**

di Paolo Benanti
— a pagina 12

Made in Italy

La performance del settore nel primo semestre tiene in attivo gli scambi con l'estero

Quasi raddoppiate le vendite negli Usa per contenere gli effetti dazi

Farmaci salva-export. La crescita complessiva del 2,1% è infatti legata quasi tutta alla performance del comparto che sfiora il +40%, circa 10 miliardi di euro. Il balzo è dovuto alle vendite negli Usa: i produttori hanno stoccato merce per coprirsi dai dazi.
Orlando — a pag. 5

STANGATA PER L'EXPORT INDIANO

**I dazi Usa
raddoppiano al 50%
Modi cerca
nuovi mercati**

Marco Masciagna
con un'analisi di Giuliano Neri
— a pagina 11



Primo ministro. Secondo la Frankfurter Allgemeine Zeitung, Modi avrebbe rifiutato di parlare al telefono con Trump per quattro volte nelle ultime settimane.

LA RIFORMA

In un istituto su quattro arriva la nuova scuola legata al lavoro

Parte a settembre la nuova scuola tecnologico-professionale voluta dal ministro Valdittara, di 4 anni più. Percorsi quadriennali riguarderanno 428 scuole, un quarto di tutti gli istituti tecnici e professionali italiani.
Tucci — a pag. 4

Borsa al palo, tassi in orbita: i mercati colpiscono Parigi

La crisi francese

Dal voto europeo del giugno 2024 l'indice Cac 40 risulta il peggiore del continente e lo spread dei titoli di Stato si è allargato più che altrove. Ora l'aggancio con i BTP è un passo.
Cellino — a pag. 9

L'ANALISI

I due deficit di Parigi che spaventano il premier Bayrou

di Marco Fortis — a pag. 2

Il caso Fed scuote i titoli di Stato Usa: l'inflazione a lungo termine fa paura

La "cacciata" di Cook

La pressione del governo Trump sulla Fed scuote il mercato: si teme che una banca centrale troppo condizionata dal potere politico perda il controllo dell'inflazione nel lungo termine.
Longo e Valsania — a pag. 3

SENSORI

Luxottica pronta a salire al 20% del gruppo giapponese Nikon

Monica D'Ascenzo — a pag. 18

ENERGIA

Gas, cresce l'import dagli Usa: 67 carichi da gennaio

Dagli States il 47% dei volumi giunti via nave nel 2025. Stocaggi pieni per oltre l'87%. Scornajenchi: «Si conferma l'apporto cruciale del Gnl per le nostre forniture» — a pagina 14

L'ANALISI

**QUANDO
I CHATBOT
UCCIDERANNO
I CLICK**

di Luca Tremolada — a pag. 17

Serie A, buona la prima per il calcio in tv: +5,7%

Sport & Business

La Serie A 2025/26 riparte con il piede giusto, almeno dal punto di vista degli ascolti televisivi. Digitalia, la controllata di Publitalia del gruppo Mfe-Mediaset che gestisce la raccolta pubblicitaria per Dazn

sulla Serie A, qualifica quella terminata con i posticipi di lunedì sera come la migliore prima giornata di Serie A degli ultimi tre anni. I dati elaborati dallo Studio Frasi per Il Sole 24 Ore segnalano un'audience cumulata di 5,7 milioni fra Dazn e Sky: 307 mila spettatori in più, per una crescita percentuale del 5,7%.

Andrea Blondi — a pag. 15

CASSAZIONE

Danneggia l'auto del collega fuori orario di lavoro: niente licenziamento

Marcello Bonomo e Enrico Maria D'Onofrio — a pagina 23



BAPS Germoglia



BAPS

Piano di Capital Management 2025-26

I dettagli del piano sono disponibili nelle nostre filiali e su: baps.it/capitalmanagement. Per informazioni 800 90 55 88



DOMANI CON IL SOLE



**“Armonia”, la guida
Per un percorso
di nuovo benessere**

— a 1,00 euro oltre il quotidiano

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
ilssole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



US OPEN A NEW YORK
Tutto facile per Sinner
Avanti anche Musetti

Schito a pagina 29



MERCATO GIALLOROSSO
Roma a Londra per George
È lui il sostituto di Sancho

Pes a pagina 26



MONDIALI FEMMINILI DI VOLLEY
L'Italia batte pure il Belgio
e chiude in testa il girone

Lo Russo a pagina 28

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
immobiliare non vende sogni ma soluzioni

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
immobiliare non vende sogni ma soluzioni

Sanita Monica

Mercoledì 27 agosto 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 236 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



Tímeo Danaos
et Corano
ferentes

DI TOMMASO CERNO

Ieri mattina mi è giunto in redazione un dono. Proviene da un'associazione islamica di Imperia, almeno stando al timbro sulla busta. Si tratta di una copia del Corano nella traduzione di Hamza Piccardo, nativo proprio di Imperia, attivista islamista, traduttore in italiano del libro sacro di Maometto. Ringrazio per il regalo, di cui non avevo bisogno ma farò tesoro, ma pongo una domanda agli ignoti donatori (si fa per dire). Perché un dono così sacro per voi proprio dalla città dello storico leader dell'Ucoi che il Tempo in questi giorni ha tirato in ballo nella sua inchiesta sui rapporti fra Hamas e Italia, se poi dal sito La Luce degli stessi Piccardo l'imam di Torino lancia accuse contro il nostro giornale chiamandoci islamofobi. E ormai quotidianamente vengono inviati al mondo islamista appelli contro il nostro libero lavoro di giornalisti in un Paese laico (anche qui si fa per dire)? Insomma Tímeo Danaos et Corano ferentes, così come preferirei avere da quel mondo risposte sulle frequentazioni dei vertici delle loro comunità. Le stesse che non vengono dai leader di Pd, M5S e AUS. GIORGIO LUCIANO ROSSINI

DI ALESSIO GALLICOLA

La Fed un'arma
per le sue guerre
E Donald licenzia
la governanza

a pagina 6

ZITTI E MOSC^{HEA}

«Diteci se era Hannoun». Da destra l'appello al governo
Restano ancora in silenzio i leader di Pd, Avs e M5S
Ma parla il fratello della vittima della sinagoga di Roma
«Sentolo stesso clima di 40 anni fa, come ebreo ho paura»
Ascarì e Dibba con al-Bustanji, quello dei martiri bambini

DI GIULIA SORRENTINO
alle pagine 2 e 3

DI LEONARDO TRICARICO

Quei terroristi
palestinesi
e la politica
del Lodo Moro

a pagina 3

Il Tempo di Oshø

Trump continua a trattare con Putin
E il «venditore» Zelensky resta fuori



"Sospetto spam..."
Questo sicuro è
Zelensky che me vuole
vende qualcosa"

Manni a pagina 6

LA RIVELAZIONE DELL'EX 007

Mancini: «Così il 20 agosto
Hamas ha provato a replicare
l'assalto a Israele del 7 ottobre»

Ia rivelazione dell'ex L007 Marco Mancini: «Il 20 agosto Hamas ha provato a replicare un piccolo 7 ottobre». Solo la reazione israeliana ha impedito un altro sequestro di massa, ma 30 militari sono stati uccisi.

Musacchio a pagina 4

AGGRESSIONE A TOR TRE TESTE

Preso lo stupratore del parco
È un gambiano di 26 anni

Sereni a pagina 21

TOMASI CANDIDATO DEL CENTRODESTRA

«Noi ragazzi diventati uomini
Insieme vinceremo la sfida
nella Toscana della sinistra»

Parla il candidato del centrodestra alle prossime Regionali: «Vincerò in Toscana. Stavolta proviamo ad anteporre la speranza alla paura» ha detto Alessandro Tomasi, sicuro di battere Gianl. «Siamo una generazione di ragazzi - ha detto l'uomo scelto per battere il Pd - diventati uomini può realizzare un sogno».

Campigli a pagina 9



I NODI DEL CAMPO LARGO

L'harakiri di Elly
Così Conte ha vinto
le sue regionali

Rosati alle pagine 8 e 9

AVEVA 96 ANNI

Morto il magnate
dei diamanti
il «terzo uomo»
di Jackie Kennedy

Bruni a pagina 11



*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GENOVA

ARTEMISIA LAB
RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO
7 GIORNI SU 7

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE
ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE
DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it www.artemisialabyoung.it

Oroscopo
Le stelle di Branko

a pagina 30

IL LIBRO DEL GIORNALISTA

Vincenzo Mollica
«Vi racconto
il Camilleri
meno conosciuto»

Caterini a pagina 23



FATTI NERI
DI

LA CRONACA HA UN SOLO COLORE IN TV

IN ONDA SU **DTT**

CANALE **122**

ON DEMAND SU **CUSANO**
MEDIA



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Turismo, la Sicilia mette sul piatto 135 milioni di € per potenziare la qualità dell'accoglienza

Antonio Giordano a pag. 13

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

L'UE APRILE FORTE

Accesso preferenziale per pesce, frutta secca, latticini, sementi, olio di soia, carne di maiale e di bisonte made in Usa

Macri e Chiarello a pag. 17

FISCO IN FERIE

Dal 1° settembre ripartono avvisi bonari e lettere di compliance, dal 5 tornano i pagamenti delle comunicazioni di irregolarità

Mondolesi a pag. 24

La criminalità usa stablecoin

Dal 2022 sono lo strumento privilegiato per riciclaggio e attività illecite. Oggi rappresentano il 63% dei flussi sospetti delle criptovalute (oltre 51 mld nel 2024)

Il bitcoin non è più la valuta preferita dei criminali. Già dal 2022 lo stablecoin (criptovalute ancorate a valute tradizionali come il dollaro per garantirne la stabilità) hanno preso il sopravvento come strumento privilegiato per riciclaggio e attività illecite. Oggi rappresentano circa il 63% dei flussi sospetti nel settore delle criptovalute, pari a oltre 51 miliardi di dollari nel solo 2024. È il dato che emerge dal nuovo Bta Bulletin della Bri.

Rizzi a pag. 26

LO DICE MERZ

Lo stato sociale in Germania non è più sostenibile

Giardina a pag. 9

**Col. Stirpe: in Ucraina la pace è impossibile
Si andrà avanti fino al collasso della Russia**



«Non vi è nessuna reale volontà di Kiev e Mosca di fare un accordo, i combattimenti proseguono e proseguiranno. Volodymyr Zelenskyy e Vladimir Putin non hanno voluto dirlo chiaramente in faccia a Donald Trump, lo hanno accettato nei suoi tentativi, ma nei fatti le trattative non sono andate avanti di un millimetro. E presto il presidente americano se ne laverà definitivamente le mani». Orio Giorgio Stirpe, analista, esperto di intelligence militare, colonnello dell'Esercito italiano in riserva, precisa: «Si andrà avanti così fino al collasso economico della Russia». E Trump è riuscito a vendere all'Europa il surplus di produzione dell'industria militare americana».

Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

Da molti anni la semplificazione normativa è una esigenza molto sentita, tanto da aver ispirato diversi provvedimenti, come il decreto semplificazioni (dl 76/2022), il dl Governance Parr (dl 77/2021), diverse leggi annuali di semplificazione (dalla legge 120/2020 alla legge 191/2024). Esistono anche organismi parlamentari permanenti che si occupano del tema, come il Comitato per la legislazione (al Montecitorio), l'Ufficio valutazione impatto (al Senato). Tuttavia, è opinione diffusa che la qualità della legislazione negli ultimi anni sia peggiorata, e la semplificazione sia rimasta un miraggio: qualcuno ha calcolato che l'85% delle frasi nei testi legislativi supera le 25 parole e ogni 100 parole vi sono quattro rimandi ad altri testi normativi. Forse perché le norme incomprensibili sono un'arma infallibile nelle mani della burocrazia, per legittimarsi e consolidare il proprio potere?

unipegaso.it
NUMERO VERDE
800.185.095

Il tuo futuro parte da qui

L'Università Digitale
più scelta in Italia

Università
Pegaso

*Fonte: Dati MUI per numero di iscritti A.A. 23/24

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 27 agosto 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

Speciale
Agrofutura

Speciale
Scuola

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



PISA L'Università più ecosostenibile

L'ateneo vara la linea senza plastica e bio. Niente sprechi e km0

Ferrari a pagina 16



UMBRIA Al rientro dalle vacanze

West Nile donna contagiata. E' il primo caso

Servizio a pagina 19



Incentivi e sconti fiscali. La manovra salva-imprese

Le nuove misure per contrastare l'impatto dei dazi. Taglio dell'Ires per chi investe gli utili. Intervista al ministro Urso: aiuti a famiglie e innovazione. Pressing anti tariffe per il vino

Marin, Troise e Neri alle p. 8 e 9

Cook resiste: non mollo

Le mani di Trump sulla Fed, silurata la governatrice. Lei: lo denuncio



G. Rossi a pagina 4

Intervista a Bill Taylor

L'ex ambasciatore americano a Kiev: «Putin ha reso l'Ucraina più unita»

Del Prete a pagina 5



Israele, rivolta per gli ostaggi. Ma Netanyahu non si ferma

Il fiume umano di dimostranti che ieri ha paralizzato Israele per chiedere la fine della guerra nella Striscia e il rilascio degli ostaggi, non ferma il governo Netanyahu, deciso a proseguire l'offensiva su Gaza City. Il Gabinetto di sicurezza non ha neanche discusso

dell'ultima proposta di tregua di Hamas. Intanto a Gaza, dopo la strage di giornalisti, si continua a morire: almeno 75 i palestinesi uccisi in 24 ore, tra loro anche 17 persone a caccia di cibo.

Baquis e Mantiglionni alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

VIAREGGIO Lo storico balnerare Martinelli



Foffo il bagnino «Quando le vacanze erano gioia»

Parrini a pagina 17

EMPOLESE VALDELSA Polizia in azione

Rapina in strada e spaccio. Un doppio blitz con arresti

Servizi in Cronaca

FUCECCHIO Giornalismo in lutto

È morto Franco Polidori «Voce e penna del territorio»

Cecchetti in Cronaca

EMPOLI L'intervista all'ex sindaca

Voto in Regione. Il Pd sceglie Barnini e Cucini «Ecco le priorità»



Cavini in Cronaca



Regionali, stallo su Decaro in Puglia

Fico in Campania, la spunta Conte

C. Rossi e De Robertis a pagina 10



Roma, riconosciuto dalla vittima

Stuprata nel parco, fermato un 26enne

Femiani a pagina 18



Jannik è un rullo nel primo turno

Us Open, è tornato il vero Sinner

Ga. Tassi nel Qs

PER SENTIRSI MENO IN ANSIA E PIÙ LEGGERI.

LAILA

99 mg capsule molli a rilascio prolungato

UNA CAPSULA AL GIORNO

Laila farmaco di origine vegetale per il sollievo dei sintomi dell'ansia lieve a base di olio essenziale di Lavandula angustifolia Miller.

Laila è un medicinale di origine vegetale a base di Olio Essenziale di Lavanda. Leggere attentamente il foglio illustrativo. AutORIZZAZIONE DEL 16/05/2025.

IL FESTIVAL
La caccia al Leone d'oro
parte con Sorrentino
MARCO CONSOLI — ALLE PAGINE 26 E 27



IL COLPO DI TORINO
Io, il grande Vingegaard
e i ladri di biciclette
BRUNO GAMBAROTTA — PAGINA 19



IL CALCIO
Toro, un disastro
che viene da lontano
GIUSEPPE CULICCHIA — PAGINA 23

1,90 € ■ ANNO 159 ■ N. 235 ■ IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE ■ D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1 D.C.B.-TO ■ WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 27 AGOSTO 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

I FAMIGLIARI E UN MILIONE DI CITTADINI IN PIAZZA MA IL GOVERNO A GAZA NON SI FERMA

Rivolta per gli ostaggi “Netanyahu si fermi”

La Ue: inaccettabile uccidere i giornalisti. Israele bombarda anche Ramallah

IL COMMENTO

La legge dell'impunità
sui reporter uccisi

FRANCESCO MANNOCCI

«Israele afferma di condurre indagini credibili e imparziali, ma finora non non è riuscito a dimostrarlo». Iniziava così un rapporto di Human Rights Watch. — PAGINE 4 E 5

CAPRARA, DEL GATTO, VERNETTI

Le proteste massicce non hanno spinto il governo Netanyahu all'accettazione della proposta in campo per una liberazione parziale di ostaggi. ARENA — PAGINE 2 E 3

Bibi artefice e vittima
dei ministri oltranzisti

FABIANA MAGRI — PAGINA 3

IL DIBATTITO

A Venezia non resta
che il boicottaggio

ANNA FOA

Mentre a Gaza la situazione precipita verso un genocidio clamoroso, in Italia la discussione si è concentrata sul problema del boicottaggio culturale. — PAGINA 22

DALLA CASA BIANCA A FIDANZA E SALVINI, ASSE SOVRANISTA PER EVITARE IL PROCESSO ALL'EX PRESIDENTE

Internazionale Bolsonaro

ANDREA PALLADINO



L'ex presidente del Brasile Jair Bolsonaro a processo dal 2 settembre con l'accusa di aver tentato un colpo di Stato — PAGINA 16

REPRESSIONE USA



Purghe alla Fed
le afroamericane
bersaglio di Trump

MARIA LAURA RODOTÀ

Donald Trump ha dei problemi, li ha trasformati in ossessioni, le ha usate per vincere elezioni, perché sono le stesse di un pezzo di America. Perché «vorrei andare oltre e dire che la sua è una patologia evidente... C'è un'animosità personale, una repulsione personale, una paura personale... Già in campagna elettorale era una questione ricorrente: delle donne nere gli danno la caccia per spoderlo. Nella sua versione, delle fat black women, grasse donne nere...». SEMPRINI — PAGINE 10 E 22

IL REPORTAGE

Tra i bimbi ucraini
in fuga dalla guerra

FLAVIA AMABILE

«Restart» è scritto su uno specchio dai colori che fanno del loro meglio per riprodurre il giallo e il blu della bandiera ucraina. — PAGINA 9

L'ANALISI

Così la crisi francese
colpisce l'Europa

ERIC JOZSEF

Al momento di insediarsi all'Hôtel Matignon, Bayrou aveva usato la metafora della scalata dell'Himalaya. — PAGINA 23

L'ECONOMIA

Fondi dalle banche
Fdl sta con la Lega
Dazi, no agli aiuti
con i soldi del Pnrr

BARBERA, MONTICELLI

L'idea di un nuovo intervento sulle banche per fare cassa l'ha lanciata Matteo Salvini, e il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti ha colto l'assist del suo leader parlando di «epizicotto» per pungolare gli istituti a concedere benefici concreti alle famiglie. La proposta non è però soltanto leghista: ha anche il sostegno di Fratelli d'Italia. Si allontana invece la possibilità di usare i fondi del Pnrr per sostenere le imprese colpite dai dazi americani. — PAGINE 13 E 20

LA POLITICA

Spari sui migranti
Ue contro la Libia
Ma Piantadosi
attacca le Ong

ELEONORA CAMILLI



Non si placano le polemiche dopo gli spari della guardia costiera libica contro la nave Ocean Viking di Sos Mediterranée. Il caso è arrivato fino a Bruxelles. A chiedere chiarimenti urgenti, vista la gravità della vicenda, è la Commissione europea. Anche in Italia si cerca di far luce: la procura di Siracusa ha aperto un'inchiesta. Ma il ministro dell'Interno Piantadosi attacca le Ong che soccorrono in mare. — PAGINA 14

Buongiorno

Ieri era la giornata mondiale del cane, e in rete è stata festeggiata con una profusione di foto, aforismi, dichiarazioni di amore, di stima, per un cane in particolare o i cani in generale, e anche io ne ho uno, si chiama Pix, e ieri mattina ho celebrato con lui la fausta ricorrenza porgendogli un premietto da sgranocchiare. Da Argo in poi, i cani hanno costituito una misura dei sentimenti di umanità. Per esempio: di ritorno da un viaggio in Unione Sovietica, Arthur Koestler aveva capito, vedendo una signora con cagnolino salire sul treno, appena oltre la frontiera, che cosa mancava all'idilliaco quadretto che gli avevano dipinto: i cani. Ancora più preciso, Emmanuel Lévinas scrisse del cane Bobby che salutava lui e gli altri prigionieri del lager, perché per i nazisti no, ma per Bobby erano ancora esseri umani. Nessuno come il cane sa stare dalla parte del giusto, o almeno è quello che ci siamo raccontati più spesso e anche ieri. Non so, però, se abbiate visto *La zona di interesse*, lo straordinario film di Jonathan Glazer sulla famiglia di Rudolph Höss, il comandante di Auschwitz. Il lager non si vede mai. Ma mentre gli Höss leggono o prendono il tè, se ne sentono i rumori. Soprattutto i latrati dei cani. Non si vede nulla, si immagina tutto, i denti, la bava, gli occhi. Per Primo Levi, gli ordini stessi dei nazisti erano latrati di una rabbia vecchia secoli. E Varlam Salomov ha ricordato di quante volte al gulag fu minacciato coi cani che gli si avventavano contro, minacciato coi «denti dei grassi cani sazi». Ecco sì, in questo senso, più completo, i cani sono la misura dei sentimenti di umanità. —

Grassi e sazi

MATTIA FELTRI



Le aziende Ue tagliano gli utili a causa dei dazi
Debacle per auto e materie prime

Ninfore a pagina 6

Essilux vuole raddoppiare al 20% la quota nelle lenti della Nikon

Deugeni a pagina 15



il quotidiano dei mercati finanziari

Tempesta su Saks tra downgrade di S&P e uno swap da 2,2 miliardi

Il mall Usa resta in crisi malgrado la fusione con Neiman Marcus

Migliaccio e Palazzi in MF Fashion

Anno XXXVII n. 187
Mercoledì 27 Agosto 2025
€2,00 *Classedtori*



ADVEST

ADVEST

Con MF Magazine for Fashion: 125 € (7,00 € (2,00 € (5,00 €)) - Con MF Magazine for Living: 95 € (7,00 € (2,00 € (5,00 €)) - Con Italiani Legal & Tax Excellence 2025: 12,00 € (7,00 € (2,00 € (5,00 €))
FTSE MIB -1,32% 42.655

DOW JONES +0,00% 45.285**

NASDAQ +0,22% 21.495**

DAX -0,50% 24.153

SPREAD 87 (+1)

€/S 1,1656

** Dati aggiornati alle ore 19,00

L'IPOTESI TASSA SUGLI EXTRAPROFITTI E LA CRISI FRANCESE

Doppio allarme in banca

*Da Unicredit (-3,6%) a Popolare Sondrio (-3%): tonfo degli istituti a Piazza Affari
Pesano il possibile prelievo del governo e il boom del debito pubblico transalpino*

TRUMP LICENZIA LISA COOK (FED). CHE GLI FA CAUSA: NON NE HA IL POTERE

Bichicchi, Bussi e Carrello alle pagine 2, 3 e 4



LO SPEZZATINO DI CRONOS
Da Unipol a Poste, così i 5 salvatori si dividono le spoglie della ex Eurovita

Messia a pagina 9

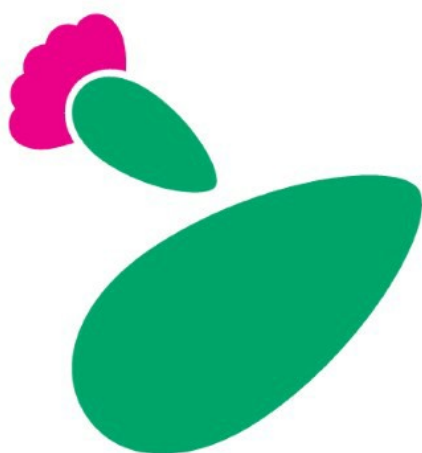
TROPPI COSTI
Stellantis ferma la guida autonoma

Boeri a pagina 7

STOP AI COLORANTI
Ferrero, il ministro alla Salute Usa mette nel mirino la preda Kellogg

The Wall Street Journal a pagina 14





BAPS Germoglia

Siamo la **Banca Agricola Popolare di Sicilia**. Abbiamo dato vita a un percorso di sviluppo sano, solido e affidabile. Insieme ai nostri soci, al territorio e a tutte le persone con cui ogni giorno siamo in dialogo. Siamo la **"Sicilia prossima"** e oggi il nostro impegno trova espressione nel **Piano di Capital Management 2025-26**, in continuità con la nostra direttrice di sviluppo. Ti invitiamo a essere parte di questo progetto, per continuare a creare valore concreto e condiviso. **Perché i buoni frutti, il futuro raccolto, sono nelle tue azioni, oggi. Per questo, BAPS Germoglia.**



BAPS

Piano di Capital Management 2025-26

I dettagli del piano sono disponibili nelle nostre filiali e su: baps.it/capitalmanagement. Per informazioni 800 90 55 88

Catania Oggi

Primo Piano

Rimini, al "Cantiere Futuro" focus su porti e Mediterraneo: prima uscita ufficiale del commissario Tardino

All'interno del padiglione "Cantiere Futuro", allestito dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in occasione della 46ª edizione del Meeting per l'amicizia fra i popoli, si è svolto un confronto aperto e operativo sul ruolo strategico dei porti italiani. Al tavolo, convocati dal viceministro Edoardo Rixi, i commissari e i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), i vertici delle altre AdSP e **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoporti**. Tra i presenti anche il neo commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Avv. Annalisa Tardino, alla sua prima uscita ufficiale nella nuova veste istituzionale. L'incontro, inserito nel calendario del Meeting che richiama ogni anno personalità della politica, dell'economia e della cultura, si è sviluppato attorno a un nucleo di obiettivi concreti: infrastrutture, competitività e strategie di crescita finalizzate a rendere i porti italiani più efficienti e internazionalmente attrattivi. Tardino ha partecipato al panel "Italia hub del Mediterraneo: infrastrutture, innovazione e sostenibilità per i trasporti del futuro", che aveva tra i relatori lo stesso viceministro Rixi, e ha avuto un breve colloquio con la presidente del Parlamento europeo, Roberta Metsola. «Dal Meeting di Rimini - ha commentato il commissario Tardino - esce una visione condivisa per il futuro del Mediterraneo. Con la Presidente del Parlamento Europeo Roberta Metsola abbiamo brevemente ribadito un impegno chiaro: le infrastrutture siciliane non sono solo una priorità locale, ma un tassello strategico per l'intera Europa. Il Mediterraneo, da Malta alla Sicilia, deve essere crocevia di sviluppo, innovazione e relazioni internazionali. È questa la promessa che ci siamo scambiate come rappresentanti istituzionali: costruire un'Europa più vicina al Sud, più attenta alle sue potenzialità e più consapevole del suo ruolo geopolitico. Essere ascoltati, essere protagonisti: è questo che ci rende orgogliosi della nostra appartenenza». Le conclusioni dei lavori sono state affidate a Edoardo Rixi, che ha provato a tradurre in sintesi politica il senso del dibattito tecnico. «Viviamo in un mondo destabilizzato dove il commercio e le infrastrutture restano l'unico vero collante tra i popoli», ha affermato il viceministro, insistendo sull'urgenza di modernizzare una rete infrastrutturale spesso datata. «Le nostre linee ferroviarie hanno più di 90 anni», ha ricordato per richiamare l'attenzione sul ritardo tecnologico e infrastrutturale dell'Italia. Rixi ha indicato la strada da percorrere: «Dobbiamo fare sistema tra porti, interporti e operatori logistici. L'Italia non può più permettersi una sterile competizione interna: dobbiamo presentarci come un unico grande snodo in grado di dialogare efficacemente con la sponda sud del Mediterraneo e con l'Africa». E ha chiuso con un avvertimento e un monito: «O si fa sistema come Italia oppure rischiamo di prendere solo le briciole di un mondo che sta cambiando ma che, se noi sappiamo interpretare, potrebbe essere la fortuna del nostro



08/26/2025 17:48

All'interno del padiglione "Cantiere Futuro", allestito dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in occasione della 46ª edizione del Meeting per l'amicizia fra i popoli, si è svolto un confronto aperto e operativo sul ruolo strategico dei porti italiani. Al tavolo, convocati dal viceministro Edoardo Rixi, i commissari e i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP), i vertici delle altre AdSP e Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti. Tra i presenti anche il neo commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Avv. Annalisa Tardino, alla sua prima uscita ufficiale nella nuova veste istituzionale. L'incontro, inserito nel calendario del Meeting che richiama ogni anno personalità della politica, dell'economia e della cultura, si è sviluppato attorno a un nucleo di obiettivi concreti: infrastrutture, competitività e strategie di crescita finalizzate a rendere i porti italiani più efficienti e internazionalmente attrattivi. Tardino ha partecipato al panel "Italia hub del Mediterraneo: infrastrutture, innovazione e sostenibilità per i trasporti del futuro", che aveva tra i relatori lo stesso viceministro Rixi, e ha avuto un breve colloquio con la presidente del Parlamento europeo, Roberta Metsola. «Dal Meeting di Rimini - ha commentato il commissario Tardino - esce una visione condivisa per il futuro del Mediterraneo. Con la Presidente del Parlamento Europeo Roberta Metsola abbiamo brevemente ribadito un impegno chiaro: le infrastrutture siciliane non sono solo una priorità locale, ma un tassello strategico per l'intera Europa. Il Mediterraneo, da Malta alla Sicilia, deve essere crocevia di sviluppo, innovazione e relazioni internazionali. È questa la promessa che ci siamo scambiate come rappresentanti istituzionali: costruire un'Europa più vicina al Sud, più attenta alle sue potenzialità e più consapevole del suo ruolo geopolitico. Essere ascoltati, essere protagonisti: è questo che ci rende orgogliosi della nostra appartenenza». Le conclusioni dei lavori sono state affidate a Edoardo Rixi.

Catania Oggi

Primo Piano

Paese». Dal confronto è scaturita anche la proposta - accolta con favore dai presenti - di istituzionalizzare tavoli tecnici permanenti che seguano l'avanzamento dei singoli progetti e verifichino il rispetto dei cronoprogrammi. L'idea è semplice: non basta stanziare risorse; occorre garantire governance, responsabilità e traguardi misurabili per trasformare gli stanziamenti in cantieri, lavoro e servizi. Per la Sicilia, e in particolare per gli scali del Mezzogiorno, il messaggio appare netto: l'isola è chiamata a essere protagonista della strategia mediterranea, ma per farlo deve poter contare su tempistiche certe, infrastrutture collegate e una regia che coordini investimenti pubblici e privati. L'attenzione guadagnata al Meeting non deve rimanere retorica - è stato il senso comune - ma tradursi in bandi efficaci, gare rapide e cantieri visibili. A Rimini, dunque, il ministero ha voluto mandare un segnale: esiste la volontà politica di mettere i porti al centro di una strategia nazionale, ma dalla volontà bisogna passare rapidamente all'azione. I prossimi mesi saranno decisivi per vedere se le buone intenzioni sapranno diventare risultati concreti.

Il Secolo XIX

Primo Piano

Rixi battezza i commissari dei porti: «Entro settembre tutte le Authority con il presidente». Il ministro: «Riforma urgente»

Riforma e nomine, la regia di Fdi Lollobrigida: «Stop a nomi imposti»

IL CASO Contro i dipendenti infedeli (Edoardo Rixi usa l'espressione "non trasparenti") serve una «strizzata ai bulloni». Significa, evidentemente, stringere le maglie. Il suggerimento è ai commissari - e ai tre presidenti - presenti all'incontro organizzato allo stand del Ministero al Meeting di Rimini. Ma il riferimento, nemmeno troppo velato, è a Genova (dove sarebbero stati presi provvedimenti nei confronti di un funzionario), e a Trieste, dove sotto la lente della magistratura è finita una serie di consulenze dell'ex commissario Antonio Gurrieri, non dichiarate quando ricopriva il ruolo di dirigente dell'Autorità di sistema portuale. E che sono costate allo stesso Gurrieri le dimissioni dal ruolo in cui era stato nominato poco tempo prima.

Rixi parla ai nuovi vertici dei porti italiani, nominati con fatica e forse bisognosi di trovare un punto di riferimento, mentre infuria la battaglia in maggioranza proprio su alcune delle loro teste. In prima fila c'è la commissaria di Palermo, Alessandra Tardino, accanto a lei Matteo Paroli a destra e Davide Ganglio a sinistra. Ci sono tutti (o quasi: Annunziata, reggente di Napoli e Salerno era assente), e si rivedono anche gli ex: primo ad arrivare al mattino l'ex numero uno di Venezia, Fulvio Lino di Blasio in «visita privata».

Rixi sullo stato di salute delle Authority va giù duro: serve «tolleranza zero per conflitti d'interesse e attività private incompatibili nei ruoli pubblici» spiega dal palco e suggerisce ai neo-nominati di vigilare, perché «non possiamo permetterci la guerra civile all'interno delle Authority». E c'è persino un riferimento alla politica estera, come se qualcuno lavorasse contro la rotta del governo e servisse un «allineamento delle scelte portuali». Ecco la strizzata di bulloni («Io l'ho già data, come ben sai» si affrettano a sussurrargli diversi commissari-presidenti all'orecchio, mentre Rixi scende dal palco dell'incontro. «Bisogna garantire parità di trattamento agli operatori - continua il viceministro - E non passare al proprio partito di riferimento documenti della pubblica amministrazione.

A me non interessa a chi si dà il voto alle elezioni, mi interessa che si compia il proprio dovere di pubblico ufficiale imparziale».

Rixi battezza così i nuovi nominati ai porti, un po' azzoppati da fuoco amico e ricorsi a Tar. La battuta migliore, attribuibile a Gariglio, il commissario di Livorno, è un'ottima sintesi di realismo e persino ottimismo: «Siamo tutti precari, è solo questione di tempo». Serve anche per stemperare la preoccupazione di iniziare il mandato più deboli, per esorcizzare un caos che potrebbe allargarsi anche alle nomine dei segretari generali. E **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoporti**, l'associazione



Il Secolo XIX

Primo Piano

italiana dei porti che raduna le Authority nazionali, spiega in apertura: «Momento di profonda trasformazione. Ma ci saranno ulteriori slanci e nuove opportunità che il sistema saprà cogliere».

Rixi sa che c'è tensione e per questo sottolinea che il calendario sta tornando favorevole. «C'è un accordo: di votare i presidenti in commissione alla riapertura dei lavori.

Penso che entro fine settembre avremo i presidenti» e dà appuntamento a tutti a metà del prossimo mese per il tavolo di coordinamento a Roma.

LOLLOBRIGIDA E LA QUESTIONE DI METODO La sicurezza di Rixi sulla possibilità che almeno questa volta non salti l'accordo sul voto in commissione dei presidenti dei porti, poggia probabilmente sulle consapevolezza che Fratelli d'Italia è in linea con la Lega sulla partita delle banchine.

E infatti, intercettato dal nostro giornale, il ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida, big dell'inner circle della premier Giorgia Meloni, è netto quando proviamo a incalzarlo sul conflitto intestino tra il partito di Salvini e Forza Italia: «Il ragionamento secondo me è più ampio - spiega mentre cammina tra gli stand del Meeting di Rimini - Bisognerà riformare il sistema delle Autorità portuali in Italia che senza dubbio ha delle criticità oggettive. La vicenda delle nomine, però, non mi sembra che stia portando a grandi problematiche. C'è una discussione attenta - ammette - Certo, cercare di definire le nomine in maniera diversa da come si è fatto in passato, quando i presidenti venivano calati dall'alto dai ministri e imposti magari alle Regioni, è un fatto che esiste. Oggi però non mi sembra affatto che ci sia alcun problema particolare. C'è una discussione in atto su alcune Autorità portuali, ma credo che il ministro Salvini ha capacità e competenza e senza dubbio riuscirà a essere sintesi di tutte le esigenze, in particolare del nostro sistema della logistica, più che del resto».

..

Porti, Grimaldi su Trieste: "Maggior concorrenza è opportunità per Italia e Europa"

La risposta del gruppo agli articoli apparsi su alcuni organi di stampa riguardo il rischio per la stagione di "porto modello" a Trieste. Il gruppo Grimaldi, in risposta agli articoli apparsi su alcuni organi di stampa riguardo il rischio per la stagione di "porto modello" a Trieste, respinge recisamente i contenuti delle dichiarazioni riportate da Shipmag e attribuite a Samer secondo cui "Mit e Adsp intimano a Dfds di fare spazio ai traghetti Grimaldi". La concorrenza, sottolinea Grimaldi, "è essenziale per garantire al mercato competitività e opportunità di scambi commerciali a condizioni favorevoli, come anche per permettere ai consumatori finali di acquistare beni e servizi alle migliori condizioni. Il Gruppo ritiene che l'ingresso di un operatore del suo calibro, che impiega le migliori navi in termini di tecnologia e capacità, possa solo portare beneficio al porto di Trieste, all'Italia e all'Europa, considerato che la maggior parte dei volumi in arrivo a Trieste sono destinati al centro Europa". Un plauso, quindi, sottolinea il gruppo in una nota, "dovrebbe essere rivolto al Gruppo Grimaldi per aver interrotto il monopolio che esisteva tra il porto di Trieste e l'area commerciale di Istanbul/Marmara. È, infatti, opportuno chiarire

che Alternative Roro non era più da molto tempo un concorrente di Dfds, essendo stata acquisita proprio da quest'ultima. Mentre Ulusoy serve solo la zona di Çeşme, a 600 km da Istanbul, e pertanto non può essere considerata una vera e propria concorrenza. Di fatto, bastano questi dati a dimostrare che prima dell'arrivo del Gruppo Grimaldi vigeva su Trieste un vero e proprio monopolio di Dfds. Tale monopolio si è consolidato non solo in modo orizzontale con l'acquisizione di Alternative Roro (ad un prezzo molto più alto del valore di mercato), ma anche in maniera verticale, ossia alzando le barriere all'ingresso e acquisendo a prezzi molto più alti del valore di mercato aziende leader in Turchia nel settore della logistica e dei trasporti, come Ekol, eliminando implicitamente la possibilità per queste aziende di imbarcare con il Gruppo Grimaldi. Mosse, queste, chiaramente anti-concorrenziali". Nonostante l'aumento dell'impiego di navi nelle linee Italia-Turchia, il mercato, rileva Grimaldi, "è cresciuto solo del +5%, il che dimostra che Dfds, pur avendo un terminal a Trieste, lasciando la metà degli ormeggi e delle banchine vuote nel proprio terminal, non ha sfruttato appieno le proprie potenzialità pur di creare un boicottaggio nei confronti del Gruppo Grimaldi. Dfds dispone di tutto lo spazio necessario per operare nel terminal Samer di Trieste, ma continua a inviare le proprie navi al terminal Plt per ostacolare il traffico del Gruppo Grimaldi, generandovi congestione e confusione con lunghe file di attesa di camion, che infondatamente pretende di addebitare alle navi Grimaldi". Nonostante questo vero e proprio fuoco di sbarramento, il Gruppo Grimaldi "è riuscito a conquistare negli ultimi mesi circa il 45% del mercato Italia-Istanbul/Marmara,



area in cui Dfds aveva il monopolio. Ecco la vera ragione delle polemiche. Il Gruppo Grimaldi non solo sta offrendo al mercato l'opportunità di imbarcare a tariffe competitive grazie alle sue migliori navi dotate delle tecnologie più avanzate, ma sta anche contribuendo a generare efficienze e economie di scala per l'intero settore e a ridurre le emissioni di CO2". Inoltre, grazie a tale capacità, potrà sempre essere più efficiente e competitivo a livello di noli rispetto al concorrente, proprio grazie alle navi della classe Eco, che consumano la metà per unità trasportata. La quota del mercato Italia-Turchia del Gruppo Grimaldi, pari al 40% nel 2024, anno di avvio dei servizi della compagnia, era precedentemente movimentata da Dfds nel proprio terminal di **Trieste**. Oggi, fare concorrenza sleale al gruppo partenopeo utilizzando le banchine del terminal Plt anziché le proprie, pur disponibili, oltre che boicottando in ogni modo le autorizzazioni da esso chieste in Turchia non è il comportamento che ci si aspetta da un gruppo importante e consolidato come quello danese. Che, peraltro, nel primo semestre del 2025 ha visto peggiorare il proprio risultato di Euro 90 milioni registrando un valore di goodwill di circa Euro 1,3 miliardi, che se sottoposto ad un impairment entro la fine dell'esercizio, potrebbe convertirsi in una possibile perdita di circa 1 miliardo di euro".

Controlli sulla sicurezza in mare, fermate quattro navi in Fvg

Ispezioni della Guardia costiera nella settimana di Ferragosto Alcune ispezioni in materia di sicurezza della navigazione sono state condotte, nella settimana a cavallo di Ferragosto, dai militari della Guardia costiera della Direzione marittima di Trieste su otto navi battenti bandiera straniera nei **porti** di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro. Di queste, la metà è stata interessata da un provvedimento di fermo amministrativo che inibisce alla nave di intraprendere la navigazione sino al completo ripristino delle mancanze riscontrate. L'attività degli ispettori, informa la Direzione marittima, è stata condotta a tutto tondo: dal controllo del rispetto delle condizioni vita a bordo per i marittimi al corretto funzionamento delle dotazioni di salvataggio e antincendio. Tra le carenze più rilevanti, è stato appurato che una nave navigava senza avere la prevista scialuppa di salvataggio. Un certificato di esenzione, rilasciato dalla bandiera della nave, è stato mostrato al personale della Guardia costiera di Trieste a parziale giustificazione della mancanza ma non è stato ritenuto valido in quanto in evidente contrasto con la Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare. Particolare attenzione, conclude la Direzione marittima, è stata rivolta agli apprestamenti per prevenire gli inquinamenti in mare e alla preparazione degli equipaggi durante le esercitazioni antincendio simulate a bordo nel corso dell'attività ispettiva. A conclusione delle verifiche, sono state elevate sanzioni amministrative per un totale di 56mila euro.



Il Nautilus

Trieste

Inizia la campagna oceanografica estiva della nave Laura Bassi

La Nave da Ricerca dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS partirà da **Trieste** il 27 agosto e arriverà a Milazzo con tappa alle Isole Eolie. **TRIESTE** - La Nave da Ricerca Laura Bassi salperà domani da **Trieste** per una campagna scientifica nel Mediterraneo, in programma dal 27 agosto al 15 settembre. Le attività di ricerca verranno effettuate nel Golfo di **Trieste**, alle Eolie e nell'Adriatico meridionale.

Coordinata dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS, la missione ha duplice valenza: approfondire gli studi di aree strategiche e provare delle nuove strumentazioni oceanografiche. Gran parte delle attività scientifiche si svolge nell'ambito di ITINERIS, progetto PNRR di cui l'OGS è partner, che ha l'obiettivo di costituire l'hub italiano di accesso a dati, servizi e facilities per lo studio interdisciplinare dell'atmosfera, del dominio marino, della biosfera terrestre e della geosfera. Nel Golfo di **Trieste** la nave effettuerà campionamenti geologici e rilievi geofisici nell'ambito del progetto SABMAR, finalizzato alla caratterizzazione e alla mappatura dei corpi sedimentari dell'ambiente marino e costiero tra Monfalcone e Lignano, per il supporto, la tutela e la gestione sostenibile dell'area costiera regionale. Il progetto, coordinato per l'OGS da Martina Buseti, prima ricercatrice della Sezione di geofisica dell'Ente, è finanziato dal Servizio geologico della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile). Successivamente la nave opererà nell'area delle Isole Eolie (Panarea, Basiluzzo) "Impiegheremo l'AUV Hugin, veicolo sottomarino autonomo capace di operare fino a 3000 metri di profondità. Il sistema di lancio e recupero di questo strumento tecnologicamente molto avanzato è stato installato recentemente" racconta Daniela Accettella del Centro Gestione Infrastrutture Navali dell'OGS, capomissione della campagna scientifica. "Verrà utilizzato per acquisire dati geofisici, geochimici e morfologici dei fondali. Saranno inoltre raccolti campioni di sedimenti e dati acustici a cura del personale della sede siciliana dell'OGS a Milazzo" continua Accettella. Durante la campagna verranno anche sfruttate le fasi di transito nei mari Adriatico e Ionio per l'acquisizione di dati e calibrazione della strumentazione scientifica, formazione e attività di monitoraggio acustico con idrofoni per rilevare e analizzare i suoni emessi dai mammiferi marini. "Le attività sono propedeutiche alla prossima missione antartica e i dati scientifici acquisiti in transito saranno condivisi in modalità open access tramite la piattaforma ITINERIS. La campagna estiva 2025 rappresenta una tappa importante per collaudare le nuove tecnologie del progetto che nel prossimo futuro garantiranno l'accesso aperto ed in tempo reale ai dati" conclude Accettella. Dopo una tappa a Milazzo e un parziale cambio di personale scientifico, la nave porterà avanti la seconda parte della campagna oceanografica EMSO-SA2025-LB nell'Adriatico



La Nave da Ricerca dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS partirà da Trieste il 27 agosto e arriverà a Milazzo con tappa alle Isole Eolie. TRIESTE - La Nave da Ricerca Laura Bassi salperà domani da Trieste per una campagna scientifica nel Mediterraneo, in programma dal 27 agosto al 15 settembre. Le attività di ricerca verranno effettuate nel Golfo di Trieste, alle Eolie e nell'Adriatico meridionale. Coordinata dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS, la missione ha duplice valenza: approfondire gli studi di aree strategiche e provare delle nuove strumentazioni oceanografiche. Gran parte delle attività scientifiche si svolge nell'ambito di ITINERIS, progetto PNRR di cui l'OGS è partner, che ha l'obiettivo di costituire l'hub italiano di accesso a dati, servizi e facilities per lo studio interdisciplinare dell'atmosfera, del dominio marino, della biosfera terrestre e della geosfera. Nel Golfo di Trieste la nave effettuerà campionamenti geologici e rilievi geofisici nell'ambito del progetto SABMAR, finalizzato alla caratterizzazione e alla mappatura dei corpi sedimentari dell'ambiente marino e costiero tra Monfalcone e Lignano, per il supporto, la tutela e la gestione sostenibile dell'area costiera regionale. Il progetto, coordinato per l'OGS da Martina Buseti, prima ricercatrice della Sezione di geofisica dell'Ente, è finanziato dal Servizio geologico della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile). Successivamente la nave opererà nell'area delle Isole Eolie (Panarea, Basiluzzo) "Impiegheremo l'AUV Hugin, veicolo sottomarino autonomo capace di operare fino a 3000 metri di profondità. Il sistema di lancio e recupero di questo strumento tecnologicamente molto avanzato è stato installato recentemente" racconta Daniela Accettella del Centro Gestione Infrastrutture Navali dell'OGS, capomissione della campagna scientifica. "Verrà utilizzato per acquisire dati geofisici, geochimici e morfologici dei fondali. Saranno inoltre raccolti

Il Nautilus

Trieste

meridionale, che si concentrerà sulla ricerca scientifica e la manutenzione degli ancoraggi oceanografici, infrastrutture subacquee equipaggiate con strumenti per il monitoraggio dell'ambiente marino. "Opereremo nell'area del sito osservativo, gestito dall'OGS e CNR-ISP, che con la serie di dati continui più lunga in Adriatico contribuisce all'infrastruttura europea EMSO (European Multidisciplinary Seafloor and water column Observatories), la rete di osservatori sottomarini multidisciplinari per il monitoraggio a lungo termine e in tempo reale dei processi oceanici", racconta Vanessa Cardin, oceanografa dell'OGS e responsabile del sito EMSO-ERIC nel Sud Adriatico. La N/R Laura Bassi sarà impiegata per effettuare misurazioni in prossimità di stazioni fisse assieme al veicolo autonomo sottomarino Ocean Glider e ai robot subacquei del programma internazionale per la ricerca climatica e oceanografica Argo, gli Argo float. Questi, fungendo da riferimento per l'intercalibrazione dei dati raccolti e garantendo osservazioni coerenti e confrontabili, sono fondamentali per comprendere i processi dinamici dell'area. Grazie ai laboratori di bordo sarà inoltre possibile condurre analisi essenziali per la calibrazione dei dati biogeochimici acquisiti. Questo approccio multidisciplinare e multiplatforma rafforza l'integrazione tra osservazioni fisiche, biogeochimiche ed ecologiche, migliorando la qualità complessiva dei dati e la capacità di rispondere a sfide scientifiche e applicative" aggiunge Cardin. Dopo 20 giorni di campagna di ricerca, la nave rientrerà nel Porto di Trieste il 15 settembre dove la attendono gli ultimi preparativi in vista della prossima Campagna Antartica che partirà da Trieste il 4 ottobre. La N/R Laura Bassi naviga nelle acque vicino l'isola di Stromboli (ME). Crediti: archivio OGS La N/R Laura Bassi ormeggiata presso le Rive a Trieste. Crediti: Francesco Granbassi.

Il Piccolo
Trieste

IL GRUPPO RIVENDICA LA SUA SCELTA

«Benefici per il porto con Grimaldi a Trieste»

TRIESTE «La concorrenza è essenziale per garantire al mercato competitività e opportunità di scambi commerciali a condizioni favorevoli, come anche per permettere ai consumatori finali di acquistare beni e servizi alle migliori condizioni». È quanto afferma il Gruppo Grimaldi in una nota nella quale ribatte polemicamente a quanto riportato da riviste di settore in relazione al **Porto di Trieste**. «Il Gruppo - è scritto - ritiene che l'ingresso di un operatore del suo calibro, che impiega le migliori navi in termini di tecnologia e capacità, possa solo portare beneficio al **porto di Trieste**, all'Italia e all'Europa. Un plauso, quindi, dovrebbe essere rivolto al Gruppo Grimaldi per aver interrotto il monopolio che esisteva tra il **porto di Trieste** e l'area commerciale di Istanbul/Marmara».

-.

Ciemme liquori raddoppiano i ricavi del segmento no alcol

Superato il mezzo milione di euro con i prodotti analcolici. Nel 2024 a più di 4 milioni di bottiglie e 17. Anziché di fatturato

LA FINESTRA DI TRIESTE

Finest rinnova il Cda in sei anni investiti oltre 123 milioni di euro

«Benefici per il porto con Grimaldi a Trieste»

OSPAR EUROPA INTERBAN

I colori del RISPARMIO

0,99 -33%	1,49 -50%
2,95 -56%	1,59 -30%
2,96 -15%	3,99 -33%
	1,49 -50%

IL SOLLECITO DELLA FILT-CGIL

«Porto tra i lavori usuranti Il tempo sta per scadere»

Se n'era parlato a fine marzo, al convegno di Marina Lepanto, ospite d'onore il viceministro di Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi. Quando il segretario generale della Filt- Cgil Saa ulev con espressa domanda aveva sollecitato l'inserimento tra i lavori usuranti quello svolto dagli addetti portuali. Su questo punto, così aveva detto Rixi, si rimandava, per competenza, alla collega Marina Elvira Calderone, responsabile del dicastero del Lavoro, ma il braccio destro di Matteo Salvini aveva fatto intendere che avrebbe perorato la causa, sostenendola pure per pieno convincimento personale («L'anzianità è un tema cogente»).

E ora ulev torna sul tema pensionistico, ma non solo, con una nota. Nel mirino l'attesa per la presidenza portuale.

«Il giochino reiterato del mondo politico al potere per la spartizione delle poltrone e ancor più sulle nomine dei vertici delle Autorità portuali - scrive - logora a dismisura tutte le realtà. Manca un concreto approccio alla vita quotidiana dei porti. L'ordinario viene gestito in maniera pragmatica quasi senza alcun sussulto, poiché si procede senza una regia necessaria sia nei territori che a livello nazionale, dove si assumono le grandi decisioni relative al settore. Un settore strategico per tutta la filiera produttiva del Paese». Sicché il mondo lavorativo «non dovrebbe chiedere elemosine: andrebbe sostenuto in maniera netta e inequivocabile». «Chi produce, imprese e lavoratori, è alla base del benessere di un Paese moderno che vuole essere tale - continua la nota della Filt -.

Lasciare questi due protagonisti in un quadro di incertezze e con la pretesa di avere ritorni senza impegni di programmazione e di natura economica diventa pretestuoso. I porti sono in ginocchio, alcune infrastrutture in condizioni da terzo mondo quando va bene. Il cronoprogramma di progetti, impegni e investimenti va onorato a prescindere dalle nomine.

Nomine che nella fase in cui siamo diventano solamente un'espressione politica e non di professionalità. A forza di occuparsi esclusivamente di nomine sfuggono poi elementi fondamentali della portualità». Infatti, il Fondo nazionale per l'accompagnamento dei lavoratori verso la quiescenza, incardinato nel contratto nazionale, «sarebbe una risposta concreta alle imprese che ogni giorno combattono» e «ai lavoratori stessi per evidenti ragioni di salute». «Le menti che stilano le liste delle mansioni rientranti nel concetto dei lavori usuranti - rincara ulev - non hanno mai pensato di inserire anche il lavoro portuale.

Sfuggono ai più le elucubrazioni rese in merito, ma l'esito è che i portuali dovrebbero lavorare fino a 67 anni secondo la vigente norma. Il tutto a scapito della sicurezza che negli scali diventa argomento giornaliero emergenziale, senza se e senza ma». «Esiste - conclude la Cgil - una reale crisi di collegamento



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

tra la politica e il mondo del lavoro, quello portuale soprattutto, e noi della Filt, sensibili alle necessità, vorremmo evitare di presentarci ai varchi per chiedere di avere risposte da chi fa finta di non sentire. Ma il tempo scorre inesorabile e presto vanno poste le parole "tempo scaduto"».

Ispezioni fra Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro: riscontrate gravi carenze di sicurezza, elevate sanzioni per complessivi 56 mila euro

Quattro navi straniere bloccate nei porti dalla Guardia costiera

L'operazione Trieste Controlli a tappeto della Guardia costiera tra Trieste, Monfalcone e **Porto** Nogaro: fermate quattro navi straniere su otto ispezionate. Una settimana intensa quella di Ferragosto per la Guardia Costiera di Trieste che ha attuato tutta una serie di controlli sulle imbarcazioni in termini di sicurezza della navigazione.

Giornate molto intense soprattutto per i militari della Direzione Marittima di Trieste.

Come detto prima numerose le attività che sono state poste in essere in materia di sicurezza della navigazione da parte degli ispettori PSC (Port State Control). In particolare, sono otto le ispezioni effettuate su navi di bandiera straniera, nei tre porti della regione (Trieste, Monfalcone e **Porto** Nogaro). Di queste, la metà è stata interessata da un provvedimento di fermo amministrativo (il cosiddetto cd detention) che inibisce alla nave di intraprendere la navigazione sino al completo ripristino delle mancanze riscontrate.

L'attività degli ispettori è stata condotta a tutto tondo, spiega una nota della Capitaneria. Dal controllo del rispetto delle condizioni vita a bordo per i marittimi - già sottoposti a lunghi periodi imbarco, in condizioni di vita a bordo non sempre ottimali - al corretto funzionamento delle dotazioni di salvataggio ed antincendio, apparecchiature fondamentali in caso di pericolo in alto mare.

Tra le carenze più rilevanti riscontrate, è stato appurato che una nave navigava senza avere la prevista scialuppa di salvataggio. Un certificato di esenzione, rilasciato dalla bandiera della nave, è stato mostrato al personale della Guardia Costiera di Trieste a parziale giustificazione della mancanza ma non è stato ritenuto valido in quanto in evidente contrasto con la Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare.

Particolare attenzione è stata, altresì, rivolta a tutti quei dispositivi e agli accorgimenti operativi per prevenire gli inquinamenti in mare ed alla preparazione degli equipaggi durante le esercitazioni antincendio simulate a bordo nel corso dell'attività ispettiva.

A conclusione delle verifiche da parte della Guardia Costiera nei porti di Trieste, Monfalcone e **Porto** Nogaro, sono state elevate sanzioni amministrative per un totale di 56 mila euro. Lo scopo principale di tale attività, ha concluso la nota della Direzione marittima di Trieste, è pertanto quello di «garantire che le navi che toccano i nostri porti operino in condizioni conformi agli standard internazionali, a tutela della vita umana in mare e dell'ambiente marino».



Il Secolo XIX

Trieste

Parla l'economista che ha guidato il porto di Venezia immaginando un enorme hub per container

Paolo Costa.: «Traffici, Adriatico marginale L'Italia non ha saputo pensare in grande»

L'INTERVISTA GENOVA I dati di traffico container dell'Alto Adriatico mostrano una crescita dei porti della sponda orientale, come Capodistria in Slovenia e Fiume in Croazia, a fronte di dati meno brillanti del sistema italiano, a partire da Trieste. C'è un problema di competitività del sistema Italia? L'economista Paolo Costa è un osservatore privilegiato di quest'area grazie ai numerosi ruoli ricoperti: oltre che ministro dei Lavori pubblici e Europarlamentare, anche sindaco e poi presidente dell'Autorità portuale di Venezia. Il suo invito è a allargare lo sguardo a una dimensione europea.

«Se - afferma Costa - consideriamo la portualità italiana come un servizio all'economia del Paese, allora va bene così, è proporzionata al nostro Pil, con piccole variazioni di traffico. Se invece ne vogliamo fare un'industria che intercetta i traffici verso l'Europa, allora non ci siamo. Negli ultimi dieci anni Spagna, Grecia e Nord Europa sono cresciuti a due cifre».

La chiusura del Mar Rosso ha influito?

«Anche prima di Suez, le cose non andavano meglio. Non abbiamo avuto gli investimenti necessari. Certo, con la circumnavigazione dell'Africa, l'Adriatico è diventato un angolo remoto. Gli operatori del Far East hanno comprato terminal in Nord Europa, mentre noi in Italia facevamo i bravi cassando, su indicazione da oltre oceano, il progetto cinese in Alto Adriatico».

Ci sarebbe stato spazio di crescita?

«Bisogna rendere conveniente l'arrivo delle navi e questo paradossalmente si riesce a fare dove c'è una capacità superiore a 10 milioni di teu piuttosto che di 3-4 milioni come oggi in Adriatico. Possiamo essere competitivi mettendo insieme i traffici verso la Pianura Padana e verso quella Pannonica, ma non sono stati fatti investimenti di scala né tecnologici».

Come fare concretamente?

«Lo strumento c'è già, un comma della riforma portuale Delrio del 2016 prevede la possibilità di ulteriori aggregazioni delle Authority. Anche Genova e Trieste rispetto a quelli del Nord sono porticcioli. Un'opera come la Diga del capoluogo ligure permette di far arrivare una nave più grande ogni tanto, ma non cambia i flussi di traffico. Il gigantismo navale ha modificato completamente le cose. O facciamo un sistema unico con Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria e Fiume, e dall'altra parte Savona, Genova, La Spezia e Livorno, o ci dovremo accontentare dei feeder. Bisognerebbe avere al massimo sei Autorità



Il Secolo XIX

Trieste

di sistema, ma non c'è la forza politica per farlo, perché non c'è la visione di una portualità che diventi un'industria europea». L'Italia è tagliata fuori? «Il più grande collo di bottiglia europeo è al confine italo-sloveno, da Lubiana a Venezia ci vogliono sei ore e mezzo. Abbiamo immaginato il corridoio Barcellona-Kiev, ma oggi da Leopoli la merce va a Nord, sul corridoio Rotterdam-Mariupol, più solido per i traffici terrestri. È stato un errore di Italia e Slovenia non investire su questo collegamento». A.GH.

Il Secolo XIX
Trieste

Dal gruppo partenopeo arriva la risposta allo scontro che ha riguardato lo scalo giuliano

Trieste, lotta tra operatori Grimaldi all'attacco: «Da Dfds concorrenza sleale»

Alberto Ghiara / GENOVA «Il Gruppo Grimaldi, in risposta agli articoli apparsi su alcuni organi di stampa riguardo il rischio per la stagione di porto modello a Trieste, respinge recisamente i contenuti delle dichiarazioni attribuite a Samer secondo cui Mit e Adsp intimano a Dfds di fare spazio ai traghetti Grimaldi»: così in una nota il gruppo partenopeo che fa capo a Emanuele Grimaldi chiarisce la propria posizione riguardo alle notizie in arrivo dallo scalo giuliano. La nota affonda ulteriormente il colpo: «Un plauso dovrebbe essere rivolto al Gruppo Grimaldi per aver interrotto il monopolio che esisteva tra il porto di Trieste e l'area commerciale di Istanbul/Marmara».

Il Secolo XIX sta seguendo le vicende dei porti italiani che attendono il rinnovo della governance e nel frattempo devono confrontarsi con i problemi quotidiani delle banchine. Trieste è uno di questi, assieme a altri come ad esempio Napoli, Palermo e Cagliari.

Tutti porti che hanno in corso importanti progetti di sviluppo. A Trieste, dove il commissario **Antonio Gurrieri** si è dimesso alla vigilia della nomina a presidente dell'Authority in seguito all'apertura di indagini nei suoi confronti, si è creata una dialettica fra compagnie che si contendono gli spazi per il traffico ro-ro. Nel settembre 2024 Grimaldi ha portato una nuova linea fra Trieste e la Turchia al terminal Plt di Hhla, che si è rapidamente allargata fino a essere operata da tre navi lo scorso marzo. Si è così aperta un concorrenza anche a colpi di ribasso dei noli con la danese Dfds, già presente a Trieste e rappresentata dall'agenzia Samer. Si sono anche creati problemi di smaltimento delle merci ai varchi con conseguenti ingolfamenti: problemi che la stessa Hhla, sentita da Il Secolo XIX, ha riconosciuto per il passato, affermando però che adesso sono risolti. Dfds, cliente di Plt, ma anche titolare di un proprio terminal, ha poi annunciato che avrebbe riportato le proprie tariffe a livelli di mercato, senza seguire quelle di Grimaldi, ma il ceo della compagnia, Thorben Karlsen, ha recentemente ammesso che «nel Mediterraneo abbiamo registrato progressi, ma meno del previsto». Enrico Samer ha recentemente sottolineato a Il Secolo XIX che a Trieste c'è sempre stata libera concorrenza fra operatori (oltre a Dfds, Alternative, Ulusoy, Ege, Bkt), ma che l'arrivo della nuova linea non ha contribuito a far crescere il traffico ro-ro fra la Turchia e Trieste, togliendo soltanto volumi a chi era già presente. L'unico aumento, dice Samer, è arrivato dalla linea di Dfds con l'Egitto. Anche su questo, Grimaldi fornisce la propria lettura: «È opportuno chiarire che Alternative Roro (una compagnia marittima attiva sulla stessa linea, ndr) non era più da molto tempo un concorrente di Dfds, essendo stata acquisita proprio da quest'ultima. Mentre Ulusoy serve solo la zona di Çeme, a 600 chilometri da Istanbul, e pertanto non può essere considerata una vera e propria concorrenza. Di fatto, bastano questi dati a dimostrare



Il Secolo XIX

Trieste

che prima dell'arrivo del Gruppo Grimaldi vigeva su Trieste un vero e proprio monopolio di Dfds». Prosegue la nota, su quello che viene considerato un punto dirimente della questione: «Tale monopolio si è consolidato non solo in modo orizzontale con l'acquisizione di Alternative Roro (ad un prezzo molto più alto del valore di mercato), ma anche in maniera verticale, ossia alzando le barriere all'ingresso e acquisendo a prezzi molto più alti del valore di mercato aziende leader in Turchia nel settore della logistica e dei trasporti, come Ekol, eliminando implicitamente la possibilità per queste aziende di imbarcare con il Gruppo Grimaldi. Mosse, queste, chiaramente anti-concorrenziali».

Un altro tema è quello della concessione di Dfds: un terminal che secondo Samer è già pienamente utilizzato e non permette ulteriori sviluppi.

Replica il Gruppo Grimaldi, rovesciando le argomentazioni della concorrenza: «Nonostante l'aumento dell'impiego di navi nelle linee Italia-Turchia, il mercato è cresciuto solo del +5%, il che dimostra che Dfds, pur avendo un terminal a Trieste, lasciando la metà degli ormeggi e delle banchine vuote nel proprio terminal, non ha sfruttato appieno le proprie potenzialità pur di creare un boicottaggio nei confronti del Gruppo Grimaldi. Dfds dispone di tutto lo spazio necessario per operare nel terminal Samer di Trieste, ma continua a inviare le proprie navi al terminal Plt per ostacolare il traffico del Gruppo Grimaldi, generandovi congestione e confusione con lunghe file di attesa di camion, che infondatamente pretende di addebitare alle navi Grimaldi». E spiega: «Nonostante questo vero e proprio fuoco di sbarramento, il Gruppo Grimaldi è riuscito a conquistare negli ultimi mesi circa il 45% del mercato Italia-Istanbul/Marmara, area in cui DFDS aveva il monopolio. Ecco la vera ragione delle polemiche». Per Grimaldi non c'è stata una guerra dei noli, ma soltanto tariffe più competitive grazie ai risparmi permessi da tecnologia e economie di scala.

«La quota del mercato Italia-Turchia - conclude la nota - del Gruppo Grimaldi, pari al 40% nel 2024, anno di avvio dei servizi della compagnia, era precedentemente movimentata da Dfds nel proprio terminal di Trieste. Oggi, fare concorrenza sleale al gruppo partenopeo utilizzando le banchine del terminal Plt anziché le proprie, pur disponibili, oltre che boicottando in ogni modo le autorizzazioni da esso chieste in Turchia non è il comportamento che ci si aspetta da un gruppo importante e consolidato come quello danese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Inizia la campagna oceanografica estiva della nave Laura Bassi

La Nave da Ricerca dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS partirà da **Trieste** il 27 agosto e arriverà a Milazzo con tappa alle Isole Eolie, il rientro al **porto** di partenza è previsto il 15 settembre. Le attività di ricerca verranno effettuate nel Golfo di **Trieste**, alle Eolie e nell'Adriatico meridionale. Coordinata dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS, la missione ha duplice valenza: approfondire gli studi di aree strategiche e provare delle nuove strumentazioni oceanografiche. Gran parte delle attività scientifiche si svolge nell'ambito di ITINERIS, progetto PNRR di cui l'OGS è partner, che ha l'obiettivo di costituire l'hub italiano di accesso a dati, servizi e facilities per lo studio interdisciplinare dell'atmosfera, del dominio marino, della biosfera terrestre e della geosfera. Nel Golfo di **Trieste** la nave effettuerà campionamenti geologici e rilievi geofisici nell'ambito del progetto SABMAR, finalizzato alla caratterizzazione e alla mappatura dei corpi sedimentari dell'ambiente marino e costiero tra Monfalcone e Lignano, per il supporto, la tutela e la gestione sostenibile dell'area costiera regionale. Il progetto, coordinato per l'OGS da Martina Busetti, prima ricercatrice della Sezione di geofisica dell'Ente, è finanziato dal Servizio geologico della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile). Successivamente la nave opererà nell'area delle Isole Eolie (Panarea, Basiluzzo) "Impiegheremo l'AUV Hugin, veicolo sottomarino autonomo capace di operare fino a 3000 metri di profondità. Il sistema di lancio e recupero di questo strumento tecnologicamente molto avanzato è stato installato recentemente" racconta Daniela Accettella del Centro Gestione Infrastrutture Navali dell'OGS, capomissione della campagna scientifica. "Verrà utilizzato per acquisire dati geofisici, geochimici e morfologici dei fondali. Saranno inoltre raccolti campioni di sedimenti e dati acustici a cura del personale della sede siciliana dell'OGS a Milazzo" continua Accettella. Durante la campagna verranno anche sfruttate le fasi di transito nei mari Adriatico e Ionio per l'acquisizione di dati e calibrazione della strumentazione scientifica, formazione e attività di monitoraggio acustico con idrofoni per rilevare e analizzare i suoni emessi dai mammiferi marini. "Le attività sono propedeutiche alla prossima missione antartica e i dati scientifici acquisiti in transito saranno condivisi in modalità open access tramite la piattaforma ITINERIS. La campagna estiva 2025 rappresenta una tappa importante per collaudare le nuove tecnologie del progetto che nel prossimo futuro garantiranno l'accesso aperto ed in tempo reale ai dati" conclude Accettella. Dopo una tappa a Milazzo e un parziale cambio di personale scientifico, la nave porterà avanti la seconda parte della campagna oceanografica EMSO-SA2025-LB nell'Adriatico meridionale, che si concentrerà sulla ricerca scientifica e la manutenzione degli ancoraggi oceanografici,

Informatore Navale

Inizia la campagna oceanografica estiva della nave Laura Bassi

08/26/2025 13:07

La Nave da Ricerca dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS partirà da Trieste il 27 agosto e arriverà a Milazzo con tappa alle Isole Eolie, il rientro al porto di partenza è previsto il 15 settembre. Le attività di ricerca verranno effettuate nel Golfo di Trieste, alle Eolie e nell'Adriatico meridionale. Coordinata dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS, la missione ha duplice valenza: approfondire gli studi di aree strategiche e provare delle nuove strumentazioni oceanografiche. Gran parte delle attività scientifiche si svolge nell'ambito di ITINERIS, progetto PNRR di cui l'OGS è partner, che ha l'obiettivo di costituire l'hub italiano di accesso a dati, servizi e facilities per lo studio interdisciplinare dell'atmosfera, del dominio marino, della biosfera terrestre e della geosfera. Nel Golfo di Trieste la nave effettuerà campionamenti geologici e rilievi geofisici nell'ambito del progetto SABMAR, finalizzato alla caratterizzazione e alla mappatura dei corpi sedimentari dell'ambiente marino e costiero tra Monfalcone e Lignano, per il supporto, la tutela e la gestione sostenibile dell'area costiera regionale. Il progetto, coordinato per l'OGS da Martina Busetti, prima ricercatrice della Sezione di geofisica dell'Ente, è finanziato dal Servizio geologico della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile). Successivamente la nave opererà nell'area delle Isole Eolie (Panarea, Basiluzzo) "Impiegheremo l'AUV Hugin, veicolo sottomarino autonomo capace di operare fino a 3000 metri di profondità. Il sistema di lancio e recupero di questo strumento tecnologicamente molto avanzato è stato installato recentemente" racconta Daniela Accettella del Centro Gestione Infrastrutture Navali dell'OGS, capomissione della campagna scientifica. "Verrà utilizzato per acquisire dati geofisici, geochimici e morfologici dei fondali. Saranno inoltre raccolti campioni di sedimenti e dati acustici a cura del personale della sede siciliana dell'OGS a Milazzo" continua Accettella. Durante la campagna verranno anche sfruttate le fasi di transito nei mari Adriatico e Ionio per l'acquisizione di dati e calibrazione della strumentazione scientifica, formazione e attività di monitoraggio acustico con idrofoni per rilevare e analizzare i suoni emessi dai mammiferi marini. "Le attività sono propedeutiche alla prossima missione antartica e i dati scientifici acquisiti in transito saranno condivisi in modalità open access tramite la piattaforma ITINERIS. La campagna estiva 2025 rappresenta una tappa importante per collaudare le nuove tecnologie del progetto che nel prossimo futuro garantiranno l'accesso aperto ed in tempo reale ai dati" conclude Accettella. Dopo una tappa a Milazzo e un parziale cambio di personale scientifico, la nave porterà avanti la seconda parte della campagna oceanografica EMSO-SA2025-LB nell'Adriatico meridionale, che si concentrerà sulla ricerca scientifica e la manutenzione degli ancoraggi oceanografici, infrastrutture subacquee equipaggiate con strumenti per il monitoraggio dell'ambiente marino. "Opereremo

Informatore Navale

Trieste

infrastrutture subacquee equipaggiate con strumenti per il monitoraggio dell'ambiente marino. "Opereremo nell'area del sito osservativo, gestito dall'OGS e CNR-ISP, che con la serie di dati continui più lunga in Adriatico contribuisce all'infrastruttura europea EMSO (European Multidisciplinary Seafloor and water column Observatories), la rete di osservatori sottomarini multidisciplinari per il monitoraggio a lungo termine e in tempo reale dei processi oceanici", racconta Vanessa Cardin, oceanografa dell'OGS e responsabile del sito EMSO-ERIC nel Sud Adriatico. La N/R Laura Bassi sarà impiegata per effettuare misurazioni in prossimità di stazioni fisse assieme al veicolo autonomo sottomarino Ocean Glider e ai robot subacquei del programma internazionale per la ricerca climatica e oceanografica Argo, gli Argo float. Questi, fungendo da riferimento per l'intercalibrazione dei dati raccolti e garantendo osservazioni coerenti e confrontabili, sono fondamentali per comprendere i processi dinamici dell'area. Grazie ai laboratori di bordo sarà inoltre possibile condurre analisi essenziali per la calibrazione dei dati biogeochimici acquisiti. Questo approccio multidisciplinare e multiplatforma rafforza l'integrazione tra osservazioni fisiche, biogeochimiche ed ecologiche, migliorando la qualità complessiva dei dati e la capacità di rispondere a sfide scientifiche e applicative" aggiunge Cardin. Dopo 20 giorni di campagna di ricerca, la nave rientrerà nel **Porto** di **Trieste** il 15 settembre dove la attendono gli ultimi preparativi in vista della prossima Campagna Antartica che partirà da **Trieste** il 4 ottobre.

Informatore Navale

Trieste

Il Gruppo Grimaldi sul porto di Trieste: "Maggior concorrenza è un'opportunità per l'Italia e l'Europa"

Napoli, 26 agosto 2025 - Il Gruppo Grimaldi, in risposta agli articoli apparsi su alcuni organi di stampa riguardo il rischio per la stagione di "porto modello" a Trieste, respinge recisamente i contenuti delle dichiarazioni riportate da Shipmag e attribuite a Samer secondo cui "MIT e ADSP intimano a DFDS di fare spazio ai traghetti Grimaldi." La concorrenza è essenziale per garantire al mercato competitività e opportunità di scambi commerciali a condizioni favorevoli, come anche per permettere ai consumatori finali di acquistare beni e servizi alle migliori condizioni. Il Gruppo ritiene che l'ingresso di un operatore del suo calibro, che impiega le migliori navi in termini di tecnologia e capacità, possa solo portare beneficio al porto di Trieste, all'Italia e all'Europa, considerato che la maggior parte dei volumi in arrivo a Trieste sono destinati al centro Europa. Un plauso, quindi, dovrebbe essere rivolto al Gruppo Grimaldi per aver interrotto il monopolio che esisteva tra il porto di Trieste e l'area commerciale di Istanbul/Marmara. È, infatti, opportuno chiarire che Alternative Roro non era più da molto tempo un concorrente di DFDS, essendo stata acquisita proprio da quest'ultima. Mentre Ulusoy serve solo la zona di Çeşme, a 600 km da Istanbul, e pertanto non può essere considerata una vera e propria concorrenza. Di fatto, bastano questi dati a dimostrare che prima dell'arrivo del Gruppo Grimaldi vigeva su Trieste un vero e proprio monopolio di DFDS. Tale monopolio si è consolidato non solo in modo orizzontale con l'acquisizione di Alternative Roro (ad un prezzo molto più alto del valore di mercato), ma anche in maniera verticale, ossia alzando le barriere all'ingresso e acquisendo a prezzi molto più alti del valore di mercato aziende leader in Turchia nel settore della logistica e dei trasporti, come Ekol, eliminando implicitamente la possibilità per queste aziende di imbarcare con il Gruppo Grimaldi. Mosse, queste, chiaramente anti-concorrenziali. Nonostante l'aumento dell'impiego di navi nelle linee Italia-Turchia, il mercato è cresciuto solo del +5%, il che dimostra che DFDS, pur avendo un terminal a Trieste, lasciando la metà degli ormeggi e delle banchine vuote nel proprio terminal, non ha sfruttato appieno le proprie potenzialità pur di creare un boicottaggio nei confronti del Gruppo Grimaldi. DFDS dispone di tutto lo spazio necessario per operare nel terminal Samer di Trieste, ma continua a inviare le proprie navi al terminal PLT per ostacolare il traffico del Gruppo Grimaldi, generandovi congestione e confusione con lunghe file di attesa di camion, che infondatamente pretende di addebitare alle navi Grimaldi. Nonostante questo vero e proprio fuoco di sbarramento, il Gruppo Grimaldi è riuscito a conquistare negli ultimi mesi circa il 45% del mercato Italia-Istanbul/Marmara, area in cui DFDS aveva il monopolio. Ecco la vera ragione delle polemiche. Il Gruppo Grimaldi non solo sta offrendo al mercato l'opportunità



Napoli, 26 agosto 2025 - Il Gruppo Grimaldi, in risposta agli articoli apparsi su alcuni organi di stampa riguardo il rischio per la stagione di "porto modello" a Trieste, respinge recisamente i contenuti delle dichiarazioni riportate da Shipmag e attribuite a Samer secondo cui "MIT e ADSP intimano a DFDS di fare spazio ai traghetti Grimaldi." La concorrenza è essenziale per garantire al mercato competitività e opportunità di scambi commerciali a condizioni favorevoli, come anche per permettere ai consumatori finali di acquistare beni e servizi alle migliori condizioni. Il Gruppo ritiene che l'ingresso di un operatore del suo calibro, che impiega le migliori navi in termini di tecnologia e capacità, possa solo portare beneficio al porto di Trieste, all'Italia e all'Europa, considerato che la maggior parte dei volumi in arrivo a Trieste sono destinati al centro Europa. Un plauso, quindi, dovrebbe essere rivolto al Gruppo Grimaldi per aver interrotto il monopolio che esisteva tra il porto di Trieste e l'area commerciale di Istanbul/Marmara. È, infatti, opportuno chiarire che Alternative Roro non era più da molto tempo un concorrente di DFDS, essendo stata acquisita proprio da quest'ultima. Mentre Ulusoy serve solo la zona di Çeşme, a 600 km da Istanbul, e pertanto non può essere considerata una vera e propria concorrenza. Di fatto, bastano questi dati a dimostrare che prima dell'arrivo del Gruppo Grimaldi vigeva su Trieste un vero e proprio monopolio di DFDS. Tale monopolio si è consolidato non solo in modo orizzontale con l'acquisizione di Alternative Roro (ad un prezzo molto più alto del valore di mercato), ma anche in maniera verticale, ossia alzando le barriere all'ingresso e acquisendo a prezzi molto più alti del valore di mercato aziende leader in Turchia nel settore della logistica e dei trasporti, come Ekol, eliminando implicitamente la possibilità per queste aziende di imbarcare con il Gruppo Grimaldi. Mosse, queste, chiaramente anti-concorrenziali. Nonostante l'aumento dell'impiego di navi nelle

Informatore Navale

Trieste

di imbarcare a tariffe competitive grazie alle sue migliori navi dotate delle tecnologie più avanzate, ma sta anche contribuendo a generare efficienze e economie di scala per l'intero settore e a ridurre le emissioni di CO2. Inoltre, grazie a tale capacità, potrà sempre essere più efficiente e competitivo a livello di noli rispetto al concorrente, proprio grazie alle navi della classe ECO, che consumano la metà per unità trasportata. La quota del mercato Italia-Turchia del Gruppo Grimaldi, pari al 40% nel 2024, anno di avvio dei servizi della compagnia, era precedentemente movimentata da DFDS nel proprio terminal di **Trieste**. Oggi, fare concorrenza sleale al gruppo partenopeo utilizzando le banchine del terminal PLT anziché le proprie, pur disponibili, oltre che boicottando in ogni modo le autorizzazioni da esso chieste in Turchia non è il comportamento che ci si aspetta da un gruppo importante e consolidato come quello danese. Che, peraltro, nel primo semestre del 2025 ha visto peggiorare il proprio risultato di Euro 90 milioni registrando un valore di goodwill di circa Euro 1,3 miliardi, che se sottoposto ad un impairment entro la fine dell'esercizio, potrebbe convertirsi in una possibile perdita di circa 1 miliardo di euro.

Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Trieste, Grimaldi: "Maggiore concorrenza e un'opportunità per l'Italia e l'Europa"

La risposta dell'armatore partenopeo ad alcuni articoli apparsi sugli organi di stampa che paventano rischi per la stagione nello scalo giuliano. In risposta agli articoli apparsi su alcuni organi di stampa riguardo il rischio per la stagione di "porto modello" a Trieste, il Gruppo Grimaldi respinge con decisione i contenuti delle dichiarazioni riportate da e attribuite a Samer secondo cui "Mit e AdSP intimano a DFDS di fare spazio ai traghetti Grimaldi". La concorrenza è essenziale per garantire al mercato competitività e opportunità di scambi commerciali a condizioni favorevoli, come anche per permettere ai consumatori finali di acquistare beni e servizi alle migliori condizioni. Il Gruppo ritiene che l'ingresso di un operatore del suo calibro, che impiega le migliori navi in termini di tecnologia e capacità, possa solo portare beneficio al porto di Trieste, all'Italia e all'Europa, considerato che la maggior parte dei volumi in arrivo a Trieste sono destinati al centro Europa. Grimaldi inoltre ricorda che Alternative Roro non era più da molto tempo un concorrente di DFDS, essendo stata acquisita proprio da quest'ultima. Mentre Ulusoy serve solo la zona di Çeşme, a 600 km da Istanbul, e pertanto non può essere considerata una vera e propria concorrenza. Di fatto, bastano questi dati a dimostrare che prima dell'arrivo del Gruppo Grimaldi vigeva su Trieste un vero e proprio monopolio di DFDS. Tale monopolio si è consolidato non solo in modo orizzontale con l'acquisizione di Alternative Roro (ad un prezzo molto più alto del valore di mercato), ma anche in maniera verticale, ossia alzando le barriere all'ingresso e acquisendo a prezzi molto più alti del valore di mercato aziende leader in Turchia nel settore della logistica e dei trasporti, come Ekol, eliminando implicitamente la possibilità per queste aziende di imbarcare con il Gruppo partenopeo. Mosse, queste, ritiene Grimaldi, chiaramente anti-concorrenziali. Nonostante l'aumento dell'impiego di navi nelle linee Italia-Turchia, ribadisce Grimaldi, il mercato è cresciuto solo del 5%, il che dimostra che DFDS, pur avendo un terminal a Trieste, lasciando la metà degli ormeggi e delle banchine vuote nel proprio terminal, non ha sfruttato appieno le proprie potenzialità pur di creare un boicottaggio nei confronti del Gruppo Grimaldi. DFDS dispone di tutto lo spazio necessario per operare nel terminal Samer di Trieste, ma continua a inviare le proprie navi al terminal PLT per ostacolare il traffico del Gruppo Grimaldi, generandovi congestione e confusione con lunghe file di attesa di camion, che infondatamente pretende di addebitare alle navi Grimaldi. Nonostante questo vero e proprio fuoco di sbarramento, il Gruppo Grimaldi sottolinea di essere riuscito a conquistare negli ultimi mesi circa il 45% del mercato Italia-Istanbul/Marmara, area in cui DFDS aveva il monopolio. Ecco la vera ragione delle polemiche, sentenzia l'armatore napoletano. Condividi Tag porti trieste grimaldi

Articoli correlati.



08/26/2025 13:43

La risposta dell'armatore partenopeo ad alcuni articoli apparsi sugli organi di stampa che paventano rischi per la stagione nello scalo giuliano. In risposta agli articoli apparsi su alcuni organi di stampa riguardo il rischio per la stagione di "porto modello" a Trieste, il Gruppo Grimaldi respinge con decisione i contenuti delle dichiarazioni riportate da e attribuite a Samer secondo cui "Mit e AdSP intimano a DFDS di fare spazio ai traghetti Grimaldi". La concorrenza è essenziale per garantire al mercato competitività e opportunità di scambi commerciali a condizioni favorevoli, come anche per permettere ai consumatori finali di acquistare beni e servizi alle migliori condizioni. Il Gruppo ritiene che l'ingresso di un operatore del suo calibro, che impiega le migliori navi in termini di tecnologia e capacità, possa solo portare beneficio al porto di Trieste, all'Italia e all'Europa, considerato che la maggior parte dei volumi in arrivo a Trieste sono destinati al centro Europa. Grimaldi inoltre ricorda che Alternative Roro non era più da molto tempo un concorrente di DFDS, essendo stata acquisita proprio da quest'ultima. Mentre Ulusoy serve solo la zona di Çeşme, a 600 km da Istanbul, e pertanto non può essere considerata una vera e propria concorrenza. Di fatto, bastano questi dati a dimostrare che prima dell'arrivo del Gruppo Grimaldi vigeva su Trieste un vero e proprio monopolio di DFDS. Tale monopolio si è consolidato non solo in modo orizzontale con l'acquisizione di Alternative Roro (ad un prezzo molto più alto del valore di mercato), ma anche in maniera verticale, ossia alzando le barriere all'ingresso e acquisendo a prezzi molto più alti del valore di mercato aziende leader in Turchia nel settore della logistica e dei trasporti, come Ekol, eliminando implicitamente la possibilità per queste aziende di imbarcare con il Gruppo partenopeo. Mosse, queste, ritiene Grimaldi, chiaramente anti-concorrenziali. Nonostante l'aumento dell'impiego di navi nelle linee Italia-Turchia, ribadisce Grimaldi, il mercato è cresciuto solo del 5%, il che dimostra che DFDS, pur avendo un terminal a Trieste, lasciando la metà degli ormeggi e delle banchine vuote nel proprio terminal, non ha sfruttato appieno le proprie potenzialità pur di creare un boicottaggio nei confronti del Gruppo Grimaldi. DFDS dispone di tutto lo spazio necessario per operare nel terminal Samer di Trieste, ma continua a inviare le proprie navi al terminal PLT per ostacolare il traffico del Gruppo Grimaldi, generandovi congestione e confusione con lunghe file di attesa di camion, che infondatamente pretende di addebitare alle navi Grimaldi. Nonostante questo vero e proprio fuoco di sbarramento, il Gruppo Grimaldi sottolinea di essere riuscito a conquistare negli ultimi mesi circa il 45% del mercato Italia-Istanbul/Marmara, area in cui DFDS aveva il monopolio. Ecco la vera ragione delle polemiche, sentenzia l'armatore napoletano. Condividi Tag porti trieste grimaldi

Grimaldi: "Prima del nostro arrivo a Trieste un vero e proprio monopolio di DFDS"

Giulia Sarti

NAPOLI La concorrenza è essenziale per garantire al mercato competitività e opportunità di scambi commerciali a condizioni favorevoli, come anche per permettere ai consumatori finali di acquistare beni e servizi alle migliori condizioni. Il Gruppo Grimaldi ritiene che l'ingresso di un operatore del suo calibro, che impiega le migliori navi in termini di tecnologia e capacità, possa solo portare beneficio al porto di Trieste, all'Italia e all'Europa, considerato che la maggior parte dei volumi in arrivo a Trieste sono destinati al centro Europa. Inizia così la nota che da Napoli ha raggiunto le redazioni nazionali, in risposta ad alcuni articoli comparsi nei giorni scorsi su un possibile rischio per il porto di Trieste e per i quali il gruppo partenopeo respinge recisamente i contenuti delle dichiarazioni riportate da Shipmag e attribuite a Samer secondo cui MIT e AdSp intimano a DFDS di fare spazio ai traghetti Grimaldi. La nota affonda specificando che dovrebbe essere fatto un plauso al Gruppo Grimaldi per aver interrotto il monopolio che esisteva tra il porto di Trieste e l'area commerciale di Istanbul/Marmara. È, infatti, opportuno chiarire che Alternative Roro non era più da molto tempo un concorrente di DFDS, essendo stata acquisita proprio da quest'ultima. Mentre Ulusoy serve solo la zona di Çeme, a 600 km da Istanbul - evidenziano da Napoli - e pertanto non può essere considerata una vera e propria concorrenza. Di fatto, bastano questi dati a dimostrare che prima dell'arrivo del Gruppo Grimaldi vigeva su Trieste un vero e proprio monopolio di DFDS. Secondo la famiglia Grimaldi il monopolio si è consolidato non solo in modo orizzontale con l'acquisizione di Alternative Roro ad un prezzo molto più alto del valore di mercato, ma anche in maniera verticale, ossia alzando le barriere all'ingresso e acquisendo a prezzi molto più alti del valore di mercato aziende leader in Turchia nel settore della logistica e dei trasporti, come Ekol, eliminando implicitamente la possibilità per queste aziende di imbarcare con il Gruppo Grimaldi. Mosse, queste, chiaramente anti-concorrenziali. La crescita dei volumi del 5% Come fatto notare nei giorni scorsi, a un aumento delle navi, il traffico sulla linea Italia-Turchia, è cresciuto solo del +5%. Questo dimostrerebbe a loro avviso che DFDS, pur avendo un terminal a Trieste, lasciando la metà degli ormeggi e delle banchine vuote nel proprio terminal, non ha sfruttato appieno le proprie potenzialità pur di creare un boicottaggio nei confronti del Gruppo Grimaldi. Lo spazio a disposizione della società per operare nel terminal Samer di Trieste basta, ma nonostante questo, si legge, le navi vengono inviate al terminal PLT per ostacolare il traffico del Gruppo Grimaldi, generandovi congestione e confusione con lunghe file di attesa di camion, che infondatamente pretende di addebitare alle navi Grimaldi. E nonostante questo, il Gruppo Grimaldi ricorda che è riuscito a conquistare negli ultimi mesi circa il 45% del mercato Italia-Istanbul/Marmara, area in cui DFDS aveva il monopolio. Ecco la vera ragione delle



Messaggero Marittimo

Trieste

polemiche si affonda. Le tariffe Rispondendo alle critiche sulle tariffe il Gruppo Grimaldi non solo sta offrendo al mercato l'opportunità di imbarcare a tariffe competitive grazie alle sue migliori navi dotate delle tecnologie più avanzate, ma sta anche contribuendo a generare efficienze e economie di scala per l'intero settore e a ridurre le emissioni di CO2. Inoltre, grazie a tale capacità, potrà sempre essere più efficiente e competitivo a livello di noli rispetto al concorrente, proprio grazie alle navi della classe ECO, che consumano la metà per unità trasportata. I volumi con la Turchia La quota del mercato Italia-Turchia del Gruppo Grimaldi, pari al 40% nel 2024, anno di avvio dei servizi della compagnia, era precedentemente movimentata da DFDS nel proprio terminal di Trieste. Oggi, fare concorrenza sleale al gruppo partenopeo utilizzando le banchine del terminal PLT anziché le proprie, pur disponibili, oltre che boicottando in ogni modo le autorizzazioni da esso chieste in Turchia non è il comportamento che ci si aspetta da un gruppo importante e consolidato come quello danese. Che, peraltro, nel primo semestre del 2025 ha visto peggiorare il proprio risultato di 90 milioni di euro registrando un valore di goodwill di circa 1,3 miliardi di euro, che se sottoposto ad un impairment entro la fine dell'esercizio, potrebbe convertirsi in una possibile perdita di circa 1 miliardo di euro. La guerra resta aperta e c'è da vedere se DFDS deciderà di rispondere.

Ship Mag

Trieste

Grimaldi: "A Trieste concorrenza sleale, noi abbiamo rotto il monopolio sulla rotta per la Turchia" / La lettera dell'Adsp

L'armatore napoletano attacca il gruppo danese: "Dfds dispone di tutto lo spazio necessario per operare nel terminal Samer, ma continua a inviare le proprie navi al terminal Plt per ostacolare il nostro traffico, generandovi congestione e confusione con lunghe file di camion". La lettera dell'Adsp Napoli - Il gruppo Grimaldi risponde a muso duro alle accuse di Enrico Samer. L'imprenditore triestino con Shipmag aveva parlato di "importanti pressioni a livello centrale" riguardo alla richiesta del Mit e dell'Authority giuliana al suo socio Dfds di fare spazio alle navi dell'armatore napoletano. "Concorrenza sleale". Il gruppo Grimaldi ripone il fioretto e impugna la sciabola nella battaglia commerciale ingaggiata con i danesi di Dfds sull'autostrada del mare fra **Trieste** e la Turchia. Con una nota stampa la compagnia armatrice napoletana sottolinea che "fare concorrenza sleale utilizzando le banchine del terminal Plt, anziché le proprie, pur disponibili, oltre che boicottando in ogni modo le autorizzazioni da esso chieste in Turchia, non è il comportamento che ci si aspetta da un gruppo importante e consolidato come quello danese". Il comunicato arriva dopo l'emergere della lettera con cui l'Autorità portuale ha chiesto a Dfds e Ulusoy di ridurre la propria presenza nella Piattaforma logistica (Hhla Plt Italy) e usare preferibilmente i terminal gestiti direttamente al Molo V e al Molo VI, permettendo così a Grimaldi di avere maggiore spazio nella banchina indipendente in concessione a Hhla, che risulta pesantemente congestionata per la necessità di gestire volumi al di sopra della propria capacità, in assenza dello svincolo autostradale dedicato che potrà vedere la luce solo fra qualche anno. Secondo la compagnia guidata da Manuel Grimaldi, "Dfds dispone di tutto lo spazio necessario per operare nel terminal Samer di **Trieste**, ma continua a inviare le proprie navi al terminal Plt per ostacolare il traffico del gruppo Grimaldi, generandovi congestione e confusione con lunghe file di attesa di camion, che infondatamente pretende di addebitare alle navi Grimaldi. Nonostante questo vero e proprio fuoco di sbarramento, il gruppo Grimaldi è riuscito a conquistare negli ultimi mesi circa il 45% del mercato Italia-Istanbul/Marmara, area in cui Dfds aveva il monopolio. La quota del mercato Italia-Turchia del gruppo Grimaldi, pari al 40% nel 2024, anno di avvio dei servizi della compagnia, era precedentemente movimentata da Dfds nel proprio terminal di **Trieste**. Ecco la vera ragione delle polemiche". "Il gruppo Grimaldi - recita la nota stampa - in risposta agli articoli apparsi su alcuni organi di stampa riguardo il rischio per la stagione di "porto modello" a **Trieste**, respinge recisamente i contenuti delle dichiarazioni riportate da Shipmag e attribuite a Enrico Samer secondo cui Mit e Adsp intimano a Dfds di fare spazio ai traghetti Grimaldi". Grimaldi difende la propria decisione strategica di entrare nell'importante mercato rappresentato dall'autostrada del mare: "La concorrenza è essenziale per garantire al mercato



L'armatore napoletano attacca il gruppo danese: "Dfds dispone di tutto lo spazio necessario per operare nel terminal Samer, ma continua a inviare le proprie navi al terminal Plt per ostacolare il nostro traffico, generandovi congestione e confusione con lunghe file di camion". La lettera dell'Adsp Napoli - Il gruppo Grimaldi risponde a muso duro alle accuse di Enrico Samer. L'imprenditore triestino con Shipmag aveva parlato di "importanti pressioni a livello centrale" riguardo alla richiesta del Mit e dell'Authority giuliana al suo socio Dfds di fare spazio alle navi dell'armatore napoletano. "Concorrenza sleale". Il gruppo Grimaldi ripone il fioretto e impugna la sciabola nella battaglia commerciale ingaggiata con i danesi di Dfds sull'autostrada del mare fra Trieste e la Turchia. Con una nota stampa la compagnia armatrice napoletana sottolinea che "fare concorrenza sleale utilizzando le banchine del terminal Plt, anziché le proprie, pur disponibili, oltre che boicottando in ogni modo le autorizzazioni da esso chieste in Turchia, non è il comportamento che ci si aspetta da un gruppo importante e consolidato come quello danese". Il comunicato arriva dopo l'emergere della lettera con cui l'Autorità portuale ha chiesto a Dfds e Ulusoy di ridurre la propria presenza nella Piattaforma logistica (Hhla Plt Italy) e usare preferibilmente i terminal gestiti direttamente al Molo V e al Molo VI, permettendo così a Grimaldi di avere maggiore spazio nella banchina indipendente in concessione a Hhla, che risulta pesantemente congestionata per la necessità di gestire volumi al di sopra della propria capacità, in assenza dello svincolo autostradale dedicato che potrà vedere la luce solo fra qualche anno. Secondo la compagnia guidata da Manuel Grimaldi, "Dfds dispone di tutto lo spazio necessario per operare nel terminal Samer di Trieste, ma continua a inviare le proprie navi al terminal Plt per ostacolare il traffico del gruppo Grimaldi, generandovi congestione e confusione con lunghe file di attesa di camion, che

Ship Mag

Trieste

competitività e opportunità di scambi commerciali a condizioni favorevoli, come anche per permettere ai consumatori finali di acquistare beni e servizi alle migliori condizioni. Il gruppo ritiene che l'ingresso di un operatore del suo calibro possa solo portare beneficio al porto di Trieste, all'Italia e all'Europa, considerato che la maggior parte dei volumi in arrivo a Trieste sono destinati al centro Europa". Secondo l'armatore napoletano, "un plauso dovrebbe essere rivolto al gruppo Grimaldi per aver interrotto il monopolio che esisteva tra il porto di Trieste e l'area commerciale di Istanbul/Marmara". E rispondendo alle dichiarazioni di Samer: "È opportuno chiarire che Alternative Roro non era più da molto tempo un concorrente di Dfds, essendo stata acquisita proprio da quest'ultima. Mentre Ulusoy serve solo la zona di Çesme, a 600 chilometri da Istanbul, e pertanto non può essere considerata una vera e propria concorrenza. Bastano questi dati a dimostrare che prima dell'arrivo del Gruppo Grimaldi vigeva su Trieste un vero e proprio monopolio di Dfds. Tale monopolio si è consolidato non solo in modo orizzontale con l'acquisizione di Alternative Roro (a un prezzo molto più alto del valore di mercato), ma anche in maniera verticale, ossia alzando le barriere all'ingresso e acquisendo a prezzi molto più alti del valore di mercato aziende leader in Turchia nel settore della logistica e dei trasporti, come Ekol, eliminando implicitamente la possibilità per queste aziende di imbarcare con il Gruppo Grimaldi. Mosse, queste, chiaramente anti-concorrenziali". La compagnia rivendica quindi il proprio ruolo: "Il gruppo Grimaldi non solo sta offrendo al mercato l'opportunità di imbarcare a tariffe competitive grazie alle sue migliori navi dotate delle tecnologie più avanzate, ma sta anche contribuendo a generare efficienze ed economie di scala per l'intero settore e a ridurre le emissioni di Co2. Inoltre, grazie a tale capacità, potrà sempre essere più efficiente e competitivo a livello di noli rispetto al concorrente, proprio grazie alle navi della classe Eco, che consumano la metà per unità trasportata". L'ultimo passaggio è sulle difficoltà di Dfds, "che nel primo semestre del 2025 ha visto peggiorare il proprio risultato di 90 milioni di euro registrando un valore di goodwill di circa 1,3 miliardi di euro, che se sottoposto a un impairment entro la fine dell'esercizio, potrebbe convertirsi in una possibile perdita di circa 1 miliardo di euro". Page Zoom.

Shipping Italy

Trieste

Grimaldi esce allo scoperto e attacca Dfds su Trieste: "Concorrenza sleale"

Porti L'operatore napoletano accusa il competitor danese di occupare accosti e spazi in piazzale al terminal Hhla Plt Italy solo per penalizzare il nuovo entrante sulla linea con la Turchia di REDAZIONE SHIPPING ITALY La battaglia concorrenziale fra Grimaldi Euromed e Dfds sulle linee fra Turchia e **Trieste** si arricchisce di una nuova puntata. Il gruppo italiano, con una nota in risposta agli articoli apparsi su alcuni organi di stampa riguardo il rischio per la stagione di ' **porto** modello' a **Trieste**, "respinge recisamente i contenuti delle dichiarazioni riportate da Shipmag e attribuite a Samer secondo cui Mit e Adsp intimano a Dfds di fare spazio ai traghetti Grimaldi". La shipping company partenopea nella sua replica afferma: "La concorrenza è essenziale per garantire al mercato competitività e opportunità di scambi commerciali a condizioni favorevoli, come anche per permettere ai consumatori finali di acquistare beni e servizi alle migliori condizioni. Il Gruppo ritiene che l'ingresso di un operatore del suo calibro, che impiega le migliori navi in termini di tecnologia e capacità, possa solo portare beneficio al **porto** di **Trieste**, all'Italia e all'Europa, considerato che la maggior parte dei volumi in arrivo a **Trieste**

sono destinati al centro Europa". Grimaldi ritiene che "un plauso dovrebbe esserle rivolto per aver interrotto il monopolio che esisteva tra il **porto** di **Trieste** e l'area commerciale di Istanbul/Marmara. È, infatti, opportuno chiarire - aggiunge il gruppo napoletano - che Alternative Roro non era più da molto tempo un concorrente di Dfds, essendo stata acquisita proprio da quest'ultima. Mentre Ulusoy serve solo la zona di Çeşme, a 600 km da Istanbul, e pertanto non può essere considerata una vera e propria concorrenza. Di fatto, bastano questi dati a dimostrare che prima dell'arrivo del Gruppo Grimaldi vigeva su **Trieste** un vero e proprio monopolio di Dfds". La replica (l'attacco) prosegue aggiungendo che "tale monopolio si è consolidato non solo in modo orizzontale con l'acquisizione di Alternative Roro (ad un prezzo molto più alto del valore di mercato), ma anche in maniera verticale, ossia alzando le barriere all'ingresso e acquisendo a prezzi molto più alti del valore di mercato aziende leader in Turchia nel settore della logistica e dei trasporti, come Ekol, eliminando implicitamente la possibilità per queste aziende di imbarcare con il Gruppo Grimaldi. Mosse, queste, chiaramente anti-concorrenziali". Grimaldi sottolinea che, nonostante l'aumento dell'impiego di navi nelle linee Italia-Turchia, "il mercato è cresciuto solo del +5%, il che dimostra che Dfds, pur avendo un terminal a **Trieste**, lasciando la metà degli ormeggi e delle banchine vuote nel proprio terminal, non ha sfruttato appieno le proprie potenzialità pur di creare un boicottaggio nei confronti del Gruppo Grimaldi. Dfds dispone di tutto lo spazio necessario per operare nel terminal Samer di **Trieste**, ma continua a inviare le proprie navi al terminal Hhla Plt Italy per ostacolare il traffico del Gruppo Grimaldi, generandovi



Porti L'operatore napoletano accusa il competitor danese di occupare accosti e spazi in piazzale al terminal Hhla Plt Italy solo per penalizzare il nuovo entrante sulla linea con la Turchia di REDAZIONE SHIPPING ITALY La battaglia concorrenziale fra Grimaldi Euromed e Dfds sulle linee fra Turchia e Trieste si arricchisce di una nuova puntata. Il gruppo italiano, con una nota in risposta agli articoli apparsi su alcuni organi di stampa riguardo il rischio per la stagione di ' porto modello' a Trieste, "respinge recisamente i contenuti delle dichiarazioni riportate da Shipmag e attribuite a Samer secondo cui Mit e Adsp intimano a Dfds di fare spazio ai traghetti Grimaldi". La shipping company partenopea nella sua replica afferma: "La concorrenza è essenziale per garantire al mercato competitività e opportunità di scambi commerciali a condizioni favorevoli, come anche per permettere ai consumatori finali di acquistare beni e servizi alle migliori condizioni. Il Gruppo ritiene che l'ingresso di un operatore del suo calibro, che impiega le migliori navi in termini di tecnologia e capacità, possa solo portare beneficio al porto di Trieste, all'Italia e all'Europa, considerato che la maggior parte dei volumi in arrivo a Trieste sono destinati al centro Europa". Grimaldi ritiene che "un plauso dovrebbe esserle rivolto per aver interrotto il monopolio che esisteva tra il porto di Trieste e l'area commerciale di Istanbul/Marmara. È, infatti, opportuno chiarire - aggiunge il gruppo napoletano - che Alternative Roro non era più da molto tempo un concorrente di Dfds, essendo stata acquisita proprio da quest'ultima. Mentre Ulusoy serve solo la zona di Çeşme, a 600 km da Istanbul, e pertanto non può essere considerata una vera e propria concorrenza. Di fatto, bastano questi dati a dimostrare che prima dell'arrivo del Gruppo Grimaldi vigeva su Trieste un vero e proprio monopolio di Dfds". La replica (l'attacco) prosegue aggiungendo che "tale monopolio si è consolidato non solo in modo orizzontale con l'acquisizione di

Shipping Italy

Trieste

congestione e confusione con lunghe file di attesa di camion, che infondatamente pretende di addebitare alle navi Grimaldi". Nonostante quello che viene definito un "vero e proprio fuoco di sbarramento", il Gruppo Grimaldi dice di essere "riuscito a conquistare negli ultimi mesi circa il 45% del mercato Italia-Istanbul/Marmara, area in cui Dfds aveva il monopolio. Ecco la vera ragione delle polemiche". La nota del gruppo armatoriale partenopeo si conclude così: "Il Gruppo Grimaldi non solo sta offrendo al mercato l'opportunità di imbarcare a tariffe competitive grazie alle sue migliori navi dotate delle tecnologie più avanzate, ma sta anche contribuendo a generare efficienze e economie di scala per l'intero settore e a ridurre le emissioni di CO₂. Inoltre, grazie a tale capacità, potrà sempre essere più efficiente e competitivo a livello di noli rispetto al concorrente, proprio grazie alle navi della classe Eco, che consumano la metà per unità trasportata". Infine l'ultima stoccata al concorrente: "La quota del mercato Italia-Turchia del Gruppo Grimaldi, pari al 40% nel 2024, anno di avvio dei servizi della compagnia, era precedentemente movimentata da Dfds nel proprio terminal di **Trieste**. Oggi - si legge nella replica - fare concorrenza sleale al gruppo partenopeo utilizzando le banchine del terminal Hhla Plt Italy anziché le proprie, pur disponibili, oltre che boicottando in ogni modo le autorizzazioni da esso chieste in Turchia non è il comportamento che ci si aspetta da un gruppo importante e consolidato come quello danese. Che, peraltro, nel primo semestre del 2025 ha visto peggiorare il proprio risultato di Euro 90 milioni registrando un valore di goodwill di circa Euro 1,3 miliardi, che se sottoposto ad un impairment entro la fine dell'esercizio, potrebbe convertirsi in una possibile perdita di circa 1 miliardo di euro".

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 Dfds accusa il colpo sulle rotte Turchia - Italia per la concorrenza di Grimaldi.

Transport Online

Trieste

Grimaldi sul Porto di Trieste: concorrenza essenziale per crescita e sviluppo del mercato Europa-Turchia

Il Gruppo Grimaldi, leader nel settore marittimo, interviene con fermezza sulle polemiche riguardanti la sua presenza nel porto di Trieste, respingendo le dichiarazioni circolate sulla stampa secondo cui il Ministero delle Infrastrutture e l'Autorità di Sistema Portuale avrebbero favorito il gruppo partenopeo a scapito di altri operatori. Concorrenza nel Porto di Trieste: un'opportunità per l'Italia e l'Europa. La concorrenza portuale è essenziale per uno sviluppo economico sostenibile. Secondo Grimaldi, l'ingresso di un nuovo operatore in grado di offrire navi moderne, tecnologiche e a basso impatto ambientale, rappresenta un'opportunità per l'intero sistema logistico italiano ed europeo. Il porto di Trieste, snodo cruciale per i traffici verso il centro Europa, ha bisogno di operatori competitivi che sappiano sfruttare appieno le sue potenzialità. Fine del monopolio DFDS sul porto di Trieste. Il Gruppo Grimaldi evidenzia come, prima del suo arrivo, vi fosse di fatto un monopolio DFDS sulla rotta Trieste-Istanbul/Marmara. L'acquisizione di Alternative Roro e il controllo verticale su importanti aziende turche come Ecol hanno limitato la reale concorrenza. L'intervento di Grimaldi ha posto fine a questo squilibrio, ripristinando condizioni di mercato eque e competitive. Pratiche anti-concorrenziali e gestione terminali Grimaldi denuncia che, pur avendo spazi disponibili nel terminal Samer, DFDS preferisce operare dal terminal PLT per ostacolare l'attività del gruppo italiano. Questa strategia causa congestione, ritardi e inefficienze, imputate ingiustamente alle navi Grimaldi. Tali pratiche vanno contro i principi del libero mercato e rallentano lo sviluppo competitivo del porto di Trieste. Grimaldi conquista il mercato Italia-Turchia. Nonostante le difficoltà, Grimaldi ha conquistato circa il 45% del traffico marittimo tra Italia e Istanbul/Marmara in pochi mesi. Un risultato ottenuto grazie a navi di ultima generazione, alla capacità di offrire tariffe competitive e a una visione strategica a lungo termine. Nel 2024, il gruppo aveva già gestito il 40% del traffico nella tratta, sottraendolo a DFDS. Oggi, la presenza di Grimaldi rappresenta una vera svolta per il settore. Navi ECO: sostenibilità e vantaggi economici. Un punto di forza chiave è la flotta ECO di Grimaldi, che consuma la metà per unità trasportata rispetto alla concorrenza. Questo consente di abbassare i costi di trasporto, ridurre le emissioni e aumentare la competitività a livello internazionale. Un porto moderno come Trieste ha bisogno di attori che investano in sostenibilità e innovazione. Difficoltà DFDS: una reazione al cambiamento. Grimaldi sottolinea che le critiche recenti sono motivate dal crollo delle performance DFDS, che nel primo semestre 2025 ha subito un calo di 90 milioni di euro, con un goodwill potenzialmente a rischio di svalutazione. Concorrenza come leva per lo sviluppo. Il porto di Trieste rappresenta una piattaforma strategica per l'Italia e l'Europa. L'apertura alla concorrenza, simboleggiata dall'ingresso di Grimaldi, è un'opportunità per migliorare servizi,



Transport Online

Trieste

ridurre costi e aumentare la sostenibilità del trasporto marittimo.

Informare
Venezia

Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Venezia è cresciuto del +4,1%

I crocieristi sono stati 228mila (+12,8%) Nel secondo trimestre di quest'anno il porto di Venezia ha movimentato 6,43 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +4,1% sullo stesso periodo del 2024, di cui 5,31 milioni di tonnellate allo sbarco (+6,0%) e 1,13 milioni di tonnellate all'imbarco (-4,1%). Le sole merci varie, con un totale di 2,62 milioni di tonnellate (-0,5%), hanno registrato gli incrementi dei volumi di merci containerizzate, attestatesi a 1,37 milioni di tonnellate (+6,1%) con una movimentazione di contenitori pari a 128.248 teu (0%), e di rotabili, saliti a 645mila tonnellate (+2,2%), mentre le altre merci varie sono calate del -14,7% a 607mila tonnellate. In aumento del +9,1% le rinfuse solide con complessive 2,02 milioni di tonnellate, di cui 654mila tonnellate di minerali (+38,0%), 457mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-13,5%), 407mila tonnellate di prodotti metallurgici (-19,1%), 173mila tonnellate di carbone (+119,5%), 97mila tonnellate di cereali (+31,5%), 75mila tonnellate di prodotti chimici (+46,5%) e 153mila tonnellate di altre rinfuse secche (+10,5%). In crescita anche le rinfuse liquide con 1,80 milioni di tonnellate (+5,8%), incluse 1,42 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+6,8%), 288mila tonnellate di prodotti chimici (+4,6%) e 88mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-5,3%). Nel periodo aprile-giugno del 2025 i crocieristi nel porto di Venezia sono stati 228mila (+12,8%), di cui 205mila allo sbarco-imbarco (+13,6%) e 23mila in transito (+6,2%). Nella prima metà di quest'anno il porto veneziano ha movimentato complessivamente 12,33 milioni di tonnellate di merci, con un aumento del +4,2% sul primo semestre del 2024, di cui 4,99 milioni di tonnellate di merci varie (+0,4%), 3,86 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+14,6%) e 3,48 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-0,3%). I crocieristi sono stati 235mila (+9,9%). Nei primi sei mesi del 2025 il porto di Chioggia, che ricade sempre nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ha movimentato 410mila tonnellate di merci (+5,1%).

Informare

Nel secondo trimestre di quest'anno il traffico delle merci nel porto di Venezia è cresciuto del +4,1%



08/26/2025 17:42

I crocieristi sono stati 228mila (+12,8%). Nel secondo trimestre di quest'anno il porto di Venezia ha movimentato 6,43 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +4,1% sullo stesso periodo del 2024, di cui 5,31 milioni di tonnellate allo sbarco (+6,0%) e 1,13 milioni di tonnellate all'imbarco (-4,1%). Le sole merci varie, con un totale di 2,62 milioni di tonnellate (-0,5%), hanno registrato gli incrementi dei volumi di merci containerizzate, attestatesi a 1,37 milioni di tonnellate (+6,1%) con una movimentazione di contenitori pari a 128.248 teu (0%), e di rotabili, saliti a 645mila tonnellate (+2,2%), mentre le altre merci varie sono calate del -14,7% a 607mila tonnellate. In aumento del +9,1% le rinfuse solide con complessive 2,02 milioni di tonnellate, di cui 654mila tonnellate di minerali (+38,0%), 457mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-13,5%), 407mila tonnellate di prodotti metallurgici (-19,1%), 173mila tonnellate di carbone (+119,5%), 97mila tonnellate di cereali (+31,5%), 75mila tonnellate di prodotti chimici (+46,5%) e 153mila tonnellate di altre rinfuse secche (+10,5%). In crescita anche le rinfuse liquide con 1,80 milioni di tonnellate (+5,8%), incluse 1,42 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+6,8%), 288mila tonnellate di prodotti chimici (+4,6%) e 88mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-5,3%). Nel periodo aprile-giugno del 2025 i crocieristi nel porto di Venezia sono stati 228mila (+12,8%), di cui 205mila allo sbarco-imbarco (+13,6%) e 23mila in transito (+6,2%). Nella prima metà di quest'anno il porto veneziano ha movimentato complessivamente 12,33 milioni di tonnellate di merci, con un aumento del +4,2% sul primo semestre del 2024, di cui 4,99 milioni di tonnellate di merci varie (+0,4%), 3,86 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+14,6%) e 3,48 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-0,3%). I crocieristi sono stati 235mila (+9,9%). Nei primi sei mesi del 2025 il porto di Chioggia, che ricade sempre nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ha

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Già arrivato il permesso a costruire per i cantieri che cambieranno l'affaccio alla laguna nella zona di Campalto

Nuova Punta Passo: darsena da 300 posti ristorante, percorsi e servizio bici-boat

MITIA CHIARIN

Il progetto Mitia Chiarin Dalla fine di settembre inizieranno le operazioni, non rilevanti, di bonifica ambientale. Poi il via ai cantieri tra ottobre e aprile del 2026 con l'obiettivo di concluderli nel giro di tre anni sempre intervenendo nella stagione autunnale e primaverile. Vale quasi 3 milioni di euro l'accordo pubblico-privato che ora muove i primi passi decisivi dopo il rilascio del permesso a costruire. Porterà a trasformare la Punta di Passo Campalto in un moderno waterfront che consente di godere della vista delle isole della laguna veneziana ma anche di sviluppare nuove attività legate al mondo del diporto e della vela. Comune di Venezia e Cantiere Marchi hanno sancito l'accordo, approvato in consiglio comunale, già dal maggio 2020. Si punta alla creazione di una darsena con 300 posti barca, il potenziamento dei collegamenti con Venezia, la realizzazione di una passerella ciclopedonale sul **porto**-canale, e la creazione di servizi quali un bar/ristorante e pontili per il trasporto barca-bici che consentirà di sviluppare una nuova attività legata al cicloturismo per valorizzare le isole della laguna, visitabili su speciali imbarcazioni su cui è possibile caricare anche le biciclette. E ovviamente per i frequentatori della darsena, ci sarà anche un parcheggio di accesso. Lato cantieri Marchi invece si allargheranno gli spazi di passeggiata pubblica a ridosso del cantiere Marchi, che manterrà per ovvii motivi di sicurezza un cancello che verrà chiuso esclusivamente la sera. In questo modo i cittadini potranno liberamente spingersi fino alla laguna avendo libera, dopo decenni di attesa, la visuale su Venezia e le isole.

Punta Passo Campalto è il secondo waterfront dopo quello del parco di San Giuliano che è collegato all'area da una pista ciclopedonale sterrata che corre lungo la barena, amatissima da ciclisti, runner e persone che praticano il nordic walking. Con il progetto la intera zona di Punta Passo viene valorizzata. Lato cantieri insiste, come noto, il ristorante "Trattoria al Passo", ma in futuro dopo aver percorso il nuovo ponte ciclopedonale sull'altro lato, oggi una zona incolta, si troveranno uffici, servizi igienici, un bar/ristorante e un pontile per il servizio "boat & bike", per un totale di nuove costruzione che non supera i 500 metri quadri. Il progetto dell'area è stato curato dallo studio Blu architettura di Piero Vincenti che ha anche già realizzato i progetti della nuova area ristorante, tutta vetrata, che consentirà di guardare la laguna di Venezia mentre si pranza o cena. E che ha previsto all'esterno una serie di percorsi con rampe e scale adatto a tutti i cittadini. In questi giorni la società dei cantieri Marchi ha già ritirato in Comune il permesso a costruire e punta a realizzare il progetto in tre anni, senza interrompere, specie nel periodo estivo, l'attività dell'azienda e i servizi per gli amanti della



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

nautica da diporto. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Striscia di Gaza: Genova, la diocesi partecipa alla raccolta di aiuti alimentari a sostegno della Global Sumud Flotilla

In queste ore, la Caritas diocesana di **Genova** sta predisponendo l'acquisto di beni alimentari indicati da Music for Peace e Calp - farina, riso, pasta, zucchero, biscotti, pelati e legumi, miele o marmellata, tonno - da caricare sulle imbarcazioni in partenza per Gaza dal **porto** di **Genova** sabato 30 agosto, nel quadro della mobilitazione generale per la Striscia di Gaza a sostegno della Global Sumud Flotilla. L'obiettivo è giungere entro venerdì 29 agosto a 45 tonnellate di beni raccolti. Inoltre, in occasione della fiaccolata di sabato 30 agosto a conclusione della raccolta cittadina, don Gianni Grondona, vicario episcopale per la sinodalità e la comunione ecclesiale, impartirà la benedizione alle imbarcazioni in partenza dal **porto** di **Genova** per unirsi ad altre imbarcazioni che, tra il 31 agosto e il 4 settembre, salperanno in due ondate da Barcellona, dalla Sicilia e dalla Tunisia, alla volta di Gaza. "La nostra diocesi - commenta don Andrea Parodi, vicario episcopale per la carità - offre il proprio contributo alla mobilitazione generale per Gaza e al tentativo della Global Sumud Flotilla di portare aiuto concreto alla popolazione stremata dalla guerra, dalla devastazione, dalla fame. È un'azione che sta coinvolgendo

ampi settori della società civile e tutta la comunità ecclesiale per dare soccorso materiale ma anche per affermare l'urgenza di convertire i cuori e di porre fine alla devastazione del popolo palestinese e al dolore degli ostaggi israeliani e delle loro famiglie". In una dichiarazione congiunta diffusa oggi, 26 agosto, ricorda la Caritas genovese, "il Patriarcato greco ortodosso di Gerusalemme e il Patriarcato latino di Gerusalemme ci ricordano che 'non può esserci futuro basato sulla prigionia, lo sfollamento dei palestinesi o la vendetta. () Non è questa la giusta via. Non vi è alcuna ragione che giustifichi lo sfollamento deliberato e forzato di civili (e) non vi è alcuna ragione che giustifichi tenere dei civili prigionieri o ostaggi in condizioni drammatiche. È ora che le famiglie di tutte le parti in causa, che hanno sofferto a lungo, possano avviare percorsi di guarigione. Con uguale urgenza, facciamo appello alla comunità internazionale affinché agisca per porre fine a questa guerra insensata e distruttiva, e affinché le persone scomparse e gli ostaggi israeliani possano tornare a casa". Scarica l'articolo in pdf txt rtf Diocesi.



In queste ore, la Caritas diocesana di Genova sta predisponendo l'acquisto di beni alimentari indicati da Music for Peace e Calp - farina, riso, pasta, zucchero, biscotti, pelati e legumi, miele o marmellata, tonno - da caricare sulle imbarcazioni in partenza per Gaza dal porto di Genova sabato 30 agosto, nel quadro della mobilitazione generale per la Striscia di Gaza a sostegno della Global Sumud Flotilla. L'obiettivo è giungere entro venerdì 29 agosto a 45 tonnellate di beni raccolti. Inoltre, in occasione della fiaccolata di sabato 30 agosto a conclusione della raccolta cittadina, don Gianni Grondona, vicario episcopale per la sinodalità e la comunione ecclesiale, impartirà la benedizione alle imbarcazioni in partenza dal porto di Genova per unirsi ad altre imbarcazioni che, tra il 31 agosto e il 4 settembre, salperanno in due ondate da Barcellona, dalla Sicilia e dalla Tunisia, alla volta di Gaza. "La nostra diocesi - commenta don Andrea Parodi, vicario episcopale per la carità - offre il proprio contributo alla mobilitazione generale per Gaza e al tentativo della Global Sumud Flotilla di portare aiuto concreto alla popolazione stremata dalla guerra, dalla devastazione, dalla fame. È un'azione che sta coinvolgendo ampi settori della società civile e tutta la comunità ecclesiale per dare soccorso materiale ma anche per affermare l'urgenza di convertire i cuori e di porre fine alla devastazione del popolo palestinese e al dolore degli ostaggi israeliani e delle loro famiglie". In una dichiarazione congiunta diffusa oggi, 26 agosto, ricorda la Caritas genovese, "il Patriarcato greco ortodosso di Gerusalemme e il Patriarcato latino di Gerusalemme ci ricordano che 'non può esserci futuro basato sulla prigionia, lo sfollamento dei palestinesi o la vendetta. () Non è questa la giusta via. Non vi è alcuna ragione che giustifichi lo sfollamento deliberato e forzato di civili (e) non vi è alcuna ragione che giustifichi tenere dei civili prigionieri o ostaggi in condizioni drammatiche. È ora che le famiglie di tutte le parti in causa, che hanno sofferto a lungo, possano avviare percorsi di guarigione. Con uguale urgenza, facciamo appello alla comunità internazionale affinché agisca per porre fine a questa guerra insensata e distruttiva, e affinché le persone scomparse e gli ostaggi israeliani possano tornare a casa". Scarica l'articolo in pdf txt rtf Diocesi.

Fermata a Genova portacontainer inquinante da 18mila tonnellate

Guardia costiera, 'Emissioni di ossidi azoto fuori legge' La guardia costiera ha fermato nel porto di Genova la portacontainer Hansa Hornburg battente bandiera panamense, oltre 18.000 tonnellate di stazza lorda, per aver violato le prescrizioni relative al contenimento delle emissioni nell'aria di ossidi di azoto. Il provvedimento di fermo amministrativo è stato disposto al termine di un'ispezione di sicurezza eseguita dal personale del nucleo ispettivo 'Port State Control'. L'attività ispettiva ha permesso di accertare che l'unità, pur dotata di certificazioni in corso di validità rilasciate dallo Stato di bandiera e attestanti la conformità alle convenzioni internazionali Marpol, non risulta pienamente conforme alle prescrizioni relative al contenimento delle emissioni in aria di ossidi di azoto (NOx). "Eseguiamo sempre dei controlli approfonditi in tale ambito - riferisce un ufficiale del team ispettivo -. In questo caso abbiamo rilevato che diversi componenti dei generatori elettrici di bordo non riportavano gli elementi identificativi di conformità richiesti dalla normativa e dal Codice tecnico NOx per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico. Pertanto, non è assicurato il rispetto dei corretti parametri di funzionamento necessari per contenere le emissioni di NOx nei limiti di norma". L'attività di verifica ha interessato tutte le aree operative della nave, dalla plancia alla sala macchine, fino agli spazi riservati all'equipaggio, ed è stata integrata da un'esercitazione di emergenza per testare la prontezza dell'equipaggio. La nave potrà ripartire dopo aver sanato tutte le irregolarità riscontrate. L'attività conferma l'impegno costante della guardia costiera di Genova a tutela dell'ambiente, che ha portato nel corso del 2025 al fermo amministrativo di dieci navi per mancato rispetto delle regole internazionali che disciplinano il settore.



Gaza, a Genova raccolte 16 tonnellate di aiuti in due giorni

Nell'ambito dell'iniziativa umanitaria 'Global Sumud Flotilla' Ha superato le 16 tonnellate di alimenti in due giorni la raccolta di aiuti per la popolazione della Striscia di Gaza lanciata a **Genova** dall'associazione 'Music for Peace' e dal Coordinamento autonomo lavoratori portuali (Calp) con l'obiettivo di aderire all'iniziativa umanitaria internazionale 'Global Sumud Flotilla' per far arrivare via nave il cibo ai civili palestinesi. Lo rende noto l'associazione 'Music for Peace' via social invitando a "non aprire nuovi punti di raccolta" visto il sostegno già ottenuto. "La raccolta va avanti, chiediamo solo di non aprire ulteriori punti di raccolta - spiegano gli organizzatori -. Durante i primi due giorni di raccolta, abbiamo superato le 16 tonnellate di materiale quindi con i punti che sono stati aperti riusciremo a raggiungere il nostro obiettivo di 40 tonnellate di aiuti alimentari per la popolazione della Striscia di Gaza". "Il prossimo appuntamento fondamentale sarà sabato 30 agosto: - aggiungono - vi aspettiamo tutte e tutti a partire da mezzogiorno, per il presidio che proseguirà per l'intera giornata con diversi interventi e momenti di confronto. La giornata culminerà alle 21, quando daremo il via alla fiaccolata che ci condurrà alle barche con gli aiuti in partenza dal **porto** di **Genova**". All'iniziativa hanno aderito tra gli altri la Caritas di **Genova**, la Fnsi, l'Associazione Ligure dei Giornalisti e l'Ordine Ligure dei Giornalisti.



Solidarietà per Gaza: associazioni, partiti e cittadini uniti per la raccolta

L'obiettivo è raccogliere 40 tonnellate di alimenti entro venerdì 29 agosto. Nuovi punti di raccolta in città e in Liguria. "La forza di tanti può cambiare davvero le cose" Croce Bianca Genovese, Partito comunista italiano, circolo Orchidea e anche la cantante Elisa sostengono e aderiscono alla raccolta alimentare per la missione umanitaria Global sumud flotilla, promossa a **Genova** da Music for Peace e Calp. L'obiettivo è ambizioso: raccogliere 40 tonnellate di generi alimentari entro venerdì 29 agosto e caricarli sulle imbarcazioni civili in partenza dal **porto** di **Genova** il giorno successivo, dirette verso la Striscia di Gaza. L'iniziativa ha già raccolto un ampio sostegno popolare, e nuove sedi si stanno attivando in tutta la Liguria per supportare la logistica e moltiplicare i punti di raccolta. Gli orari e i luoghi per partecipare alla raccolta A **Genova**, la Croce bianca genovese ha aperto la sede di piazza Palermo 25r, nel quartiere della Foce, tutti i giorni dalle 8 alle 22. È possibile portare farina, riso, pasta, zucchero (in pacchi da mezzo chilo o un chilo), biscotti, pelati, legumi in latta da 400 grammi, miele, marmellata e tonno. I prodotti devono essere in confezioni integre e con scadenza non anteriore ad agosto 2026. Il Partito comunista italiano - federazione della Liguria ha attivato le proprie sedi in tre province: **Genova** Prà, via Capoverde 3: 26 agosto (14-19), 27 agosto (14-19), 28 agosto (11-19) Santo Stefano di Magra (La Spezia), via Cisa 205: 26 agosto (16-21), 27 agosto (10-16), 28 agosto (10-12 e 16-21) Savona, circolo Arci Milleluci, via Chiabrera 4: 26-28 agosto (9-20) A Sampierdarena, la sede centrale di Music for Peace in via Balleydier 60 è aperta dalle 9 alle 21. Anche il Circolo Orchidea, in via delle Rocche 31 a Santa Margherita Ligure, raccoglie alimenti nelle giornate del 27 e 28 agosto, dalle 16 alle 19. "Si tratta di una questione di umanità, condivisibile da tutte le persone di buona volontà", ha scritto il circolo in una nota stampa. Un appello condiviso: "La forza di tanti può cambiare le cose" Tutte le realtà aderenti rilanciano l'appello iniziale di Music for Peace: "Più velocemente arriverà il materiale, più tempo avremo per predisporre i pacchi famiglia. Il 30 agosto si caricherà tutto sulle navi". "Questa sfida è enorme, ma insieme possiamo renderla possibile. La forza di tanti diventa una sola, ed è quella che può cambiare davvero le cose" si legge nei comunicati diffusi dalle varie realtà che si sono schierate a sostegno di questa iniziativa. Elisa: "Questa missione ridà dignità all'umanità intera" Anche la cantante Elisa, tramite il suo profilo Instagram, ha espresso sostegno alla Global sumud flotilla, che coinvolge imbarcazioni provenienti da oltre 80 paesi: "Dobbiamo supportarli, dobbiamo cercare di dar loro attenzione mediatica e non abbandonarli. Stanno cercando di arrivare là dove i governi stanno fallendo. Si stanno mettendo in prima linea per proteggere vite umane dimenticate". La sua adesione punta i riflettori



L'obiettivo è raccogliere 40 tonnellate di alimenti entro venerdì 29 agosto. Nuovi punti di raccolta in città e in Liguria. "La forza di tanti può cambiare davvero le cose" Croce Bianca Genovese, Partito comunista italiano, circolo Orchidea e anche la cantante Elisa sostengono e aderiscono alla raccolta alimentare per la missione umanitaria Global sumud flotilla, promossa a Genova da Music for Peace e Calp. L'obiettivo è ambizioso: raccogliere 40 tonnellate di generi alimentari entro venerdì 29 agosto e caricarli sulle imbarcazioni civili in partenza dal porto di Genova il giorno successivo, dirette verso la Striscia di Gaza. L'iniziativa ha già raccolto un ampio sostegno popolare, e nuove sedi si stanno attivando in tutta la Liguria per supportare la logistica e moltiplicare i punti di raccolta. Gli orari e i luoghi per partecipare alla raccolta A Genova, la Croce bianca genovese ha aperto la sede di piazza Palermo 25r, nel quartiere della Foce, tutti i giorni dalle 8 alle 22. È possibile portare farina, riso, pasta, zucchero (in pacchi da mezzo chilo o un chilo), biscotti, pelati, legumi in latta da 400 grammi, miele, marmellata e tonno. I prodotti devono essere in confezioni integre e con scadenza non anteriore ad agosto 2026. Il Partito comunista italiano - federazione della Liguria ha attivato le proprie sedi in tre province: Genova Prà, via Capoverde 3: 26 agosto (14-19), 27 agosto (14-19), 28 agosto (11-19) Santo Stefano di Magra (La Spezia), via Cisa 205: 26 agosto (16-21), 27 agosto (10-16), 28 agosto (10-12 e 16-21) Savona, circolo Arci Milleluci, via Chiabrera 4: 26-28 agosto (9-20) A Sampierdarena, la sede centrale di Music for Peace in via Balleydier 60 è aperta dalle 9 alle 21. Anche il Circolo Orchidea, in via delle Rocche 31 a Santa Margherita Ligure, raccoglie alimenti nelle giornate del 27 e 28 agosto, dalle 16 alle 19. "Si tratta di una questione di umanità, condivisibile da tutte le persone di buona volontà", ha scritto il circolo in una nota stampa. Un appello condiviso: "La forza di tanti può cambiare le cose" Tutte le realtà aderenti rilanciano l'appello iniziale di Music for Peace: "Più velocemente arriverà il materiale, più tempo avremo per predisporre i pacchi famiglia. Il 30 agosto si caricherà tutto sulle navi". "Questa sfida è enorme, ma insieme possiamo renderla possibile. La forza di tanti diventa una sola, ed è quella che può cambiare davvero le cose" si legge nei comunicati diffusi dalle varie realtà che si sono schierate a sostegno di questa iniziativa. Elisa: "Questa missione ridà dignità all'umanità intera" Anche la cantante Elisa, tramite il suo profilo Instagram, ha espresso sostegno alla Global sumud flotilla, che coinvolge imbarcazioni provenienti da oltre 80 paesi: "Dobbiamo supportarli, dobbiamo cercare di dar loro attenzione mediatica e non abbandonarli. Stanno cercando di arrivare là dove i governi stanno fallendo. Si stanno mettendo in prima linea per proteggere vite umane dimenticate". La sua adesione punta i riflettori

Genova Today

Genova, Voltri

sulla dimensione internazionale della mobilitazione, che vede **Genova** come uno dei fulcri della logistica e della solidarietà civile.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

L'iniziativa di Music for peace e Calp, parte di un progetto che coinvolge realtà di 44 Paesi. Già oltre 6 tonnellate di viveri

Aiuti per Gaza, Genova in prima linea «Risposta straordinaria dei cittadini»

BEATRICE D'ORIA

LA STORIA Beatrice D'Oria / **GENOVA** La piccola Anna è sul passeggino, stracolmo di pacchi di zucchero, farina e biscotti. Il papà Fabrizio Sferrazza la spinge, le mostra le foto delle missioni: «Vedi amore, anche noi nel nostro piccolo aiutiamo i bambini della guerra». Mirella e Fausto arrivano da San Fruttuoso. Soumia porta due grosse borse del supermercato. In coda per donare, da tutta la città, sin dalle prime ore del mattino. Perché, quando c'è bisogno, il grande cuore di **Genova**, dei genovesi e dei cittadini che vivono all'ombra della Lanterna si fa sentire: una risposta così forte non se l'aspettavano nemmeno gli organizzatori.

C'è la fila fuori dalla sede di Music for Peace a Sampierdarena per donare generi di prima necessità destinati alla popolazione della Striscia di Gaza. L'obiettivo è raccogliere e spedire oltre 40 tonnellate di generi alimentari in soli 5 giorni: una grande mobilitazione umanitaria che vede protagonisti Music for Peace e il Calp - comitato autonomo lavoratori portuali - che aderiscono alla Global Sumud Flotilla, la mobilitazione con decine di imbarcazioni che da 44 paesi (**porto di Genova** compreso) salperanno per forzare il blocco israeliano alla Striscia.

Solo nella prima giornata dall'appello - partito lunedì - sono state raccolte 5 tonnellate di generi di prima necessità e nel secondo giorno, ad appena un'ora e mezza dall'apertura della sede, si era già raccolto materiale per una tonnellata e mezzo.

«Questa è la forza del popolo. Siamo commossi da questa risposta: in appena un'ora e poco più abbiamo incamerato qualcosa come una tonnellata e mezzo.

Nella prima giornata di raccolta sono state 5 le tonnellate di viveri arrivati. L'obiettivo che sembrava utopico ci appare sempre più vicino - sorride Stefano Rebora di Music for Peace - grazie al supporto di tanti volontari che si sono messi a disposizione. Il punto fondamentale è questo, aldilà del fatto se i materiali possano arrivare a destinazione: ogni chilo rappresenta una persona.

Se arriveremo a 40 tonnellate saranno 40 mila persone che hanno dimostrato il loro dissenso attivamente. Anche per questo vogliamo invitare tutta la città sabato sera alle 21 alla fiaccolata che partirà dalla nostra sede verso il **Porto Antico**: con la nostra forza spingeremo queste navi a Gaza». In città sono spuntati diversi punti raccolta da ponente a levante per chi non riesce a raggiungere la sede di via Balleydier, dalle 9 alle 21 fino a venerdì 29 agosto: nei vicoli, il centro Banchi, il Civ via Luccoli (nei negozi Passenger e Spaventapasseri), il ristorante Il Fabbro in piazza delle Vigne; a Sestri Ponente presso l'associazione Prossimo; a Staglieno al circolo ARCI Larsen; a Murta la Società operaia cattolica;



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

a Pegli l'Anpi; a Voltri nelle sedi di Pd e Anpi; a San Teodoro in via Digione 50 rosso, a Sant'Eusebio presso la Rete territoriale Progettiamo Insieme; a Quarto dalla Croce Verde; a Sampierdarena alla sede di Firpo odv.

Anche l'ospedale pediatrico Giannina Gaslini sostiene la raccolta benefica per Gaza e ha organizzato un centro di raccolta al padiglione 9, alla casetta dei sindacati, con orario dalle 8.30 alle 19.30 fino al 28 agosto e dalle 8.30 alle 12.30 nella giornata del 29.

Music for Peace e Calp chiedono di raccogliere, in confezioni integre e con scadenza a partire da agosto 2026: farina, riso, pasta e zucchero (in pacchi da mezzo chilo o 1 chilo), biscotti, pomodori pelati e legumi in latta (da 400 grammi), miele o marmellata e tonno.

«L'enorme risposta che abbiamo avuto è la dimostrazione di cosa è **Genova** e come sono i suoi abitanti - aggiunge José Nivoi del Calp - Noi da tempo cerchiamo di lanciare una serie di messaggi sulla questione palestinese. Negli ultimi due mesi abbiamo fatto tre blocchi, impedendo il passaggio di armi dal **porto**. E questa missione umanitaria è un altro momento di solidarietà attiva. Io e Stefano Rebora saremo parte dell'equipaggio: cercheremo in tutti i modi di portare beni di prima necessità alla popolazione sotto attacco». A sostenere l'iniziativa di Music for Peace e Calp anche la sindaca Silvia Salis, che sui suoi canali social ha condiviso l'appello; il Pd ligure e genovese, che con una nota hanno invitato all'impegno circoli e iscritti e l'ex premier; la sezione ligure del Partito comunista che ha messo a disposizione le sue sedi per la raccolta, Fnsi, Associazione Ligure dei Giornalisti e Ordine Ligure dei Giornalisti, e il presidente del M5S Giuseppe Conte. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

LA REGIONE PUNTA ALLE AZIONI DELL'AUTHORITY DI GENOVA

Aeroporto, la ricetta di Bucci «Pronti a comprare le quote»

INVIATO A RIMINI Quando? Marco Bucci non lo dice, ma le lunghe chiacchierate che anche ieri il governatore ligure ha fatto con Pierluigi di Palma, numero uno di Enac, sono indicative che la situazione potrebbe presto sbloccarsi.

L'argomento è l'aeroporto di Genova: la Regione vuole acquistare quote per diventare socio e favorire l'ingresso dei privati.

«Noi siamo prontissimi» spiega Bucci al termine di un convegno sulle infrastrutture a cui ha partecipato anche Di Palma. Insistiamo: quanto siete disposti a comprare? «Tutto quello che è acquistabile». Bucci risponde telegrafico, anche sul venditore: in questo momento sul mercato c'è il 60% detenuto dall'Authority portuale. Per legge l'ente guidato da Matteo Paroli deve cedere quella partecipazione. Quanto? Probabilmente la grande maggioranza di quella percentuale, circa il 50% del totale delle quote della società. È quello che la Regione spera di acquistare in tempi brevi per poi accelerare sulla privatizzazione.

E questo è l'altro tema sul tavolo. Il numero uno di Enac lo sa bene e infatti conferma: «Io credo molto nella strategia che prevede l'integrazione tra aereo e nave, come era già stata impostata più di un anno fa. Poi il piano si era fermato per piccoli interessi locali». L'allusione è alla contromossa della Camera di Commercio che aveva esercitato il diritto di acquisto delle quote di Adr che erano in procinto di essere acquistate dal gruppo Msc. «Un aeroporto forte porterebbe sollievo anche a un territorio come quello ligure che rischia l'isolamento».

Altro tema cruciale: le infrastrutture. Il governatore Bucci elenca le date: «Entro il 2028 avremo completate le due fasi della diga di Genova». Siamo in ritardo?

«No, anzi in anticipo». E il tunnel subportuale? «Autostrade deve fare più in fretta, l'orizzonte oggi è il 2030».

Tutte opere che impattano sul porto del capoluogo ligure. E proprio su quel fronte c'è ancora aperta la partita del segretario generale, il vice di Paroli. Sul tema il presidente dello scalo è abbottonatissimo, ripete solo che si deve scegliere «nella cornice indicata dalla legge». Poche parole, ma sufficienti per capire che la via che dovrebbe portare a Danilo Guida, avvocato genovese, al secondo gradino di vertice dell'ente, sembra adesso un po' in salita. Perché il riferimento alla cornice normativa è quello sull'esperienza pregressa. Quindi anche quella casella potrebbe rimanere nel limbo ancora per un po'. Paroli non ha mai fatto mistero di preferire **Paolo Piacenza** come segretario, ma il governo lo ha dirottato al vertice dello scalo di Gioia Tauro.

SI.GAL.



Bucci "La Liguria valorizza l'infrastruttura sottomarina"

RIMINI (ITALPRESS) - "Parlare di infrastrutture vuol dire avere una visione precisa di dove un territorio vuole arrivare. Il territorio vuole una ricaduta economica, occupazionale e di qualità di vita. La Liguria ha il vantaggio enorme di poter essere l'hub del Mediterraneo e il gateway dell'ingresso del Mediterraneo. Una volta, nei tempi dei romani e dei repubbliche marinare i **porti** servivano per trasferire merci. Poi dalle merci sono passate le persone, dalle persone la cultura e oggi ci sono anche i dati. I dati viaggiano attraverso i cavi sottomarini. E Genova è diventata il nuovo hub dei cavi sottomarini. Tutto questo facilita l'ingresso delle merci, persone, cultura e dati dal sud dell'Europa verso l'Europa". Lo ha detto il presidente della Regione Liguria Marco Bucci, intervenendo al Meeting di Rimini. "Il fatto poi di essere così vicini all'Africa è una cosa fondamentale perché un continente che sarà più sviluppato nei prossimi anni - ha evidenziato -. Quindi ci aspettiamo dei trend di crescita notevolissimi e il fatto di essere proprio la porta d'ingresso tra l'Africa e l'Europa, tutto ci dà la possibilità di essere veramente competitivi. C'è un enorme sviluppo e un'enorme opportunità e vogliamo accoglierla appieno, non solo per il vantaggio della Liguria, ma soprattutto per il vantaggio del Nord Italia e dell'Italia stessa". "Una cosa che stiamo facendo noi e siamo i primi in Europa è la valorizzazione dell'infrastruttura sottomarina - ha sottolineato Bucci. L'infrastruttura sottomarina che tra l'altro è veramente scarsamente conosciuta, se ne conosce soltanto il 18%, ma si sa che potrà generare tutta una serie di materie prime, non soltanto i combustibili o il gas, ma anche tutta una serie di materie prime importanti come ad esempio i metalli rari, i metalli nobili, quelli che servono per le batterie e così via. È una ricchezza enorme che bisogna cominciare a sfruttare, tant'è vero che a Genova e La Spezia il ministero e la marina militare hanno costruito il polo della subacquea per far sì che si possa sviluppare completamente tutta l'infrastruttura marina. Come vedete c'è un deserto, un'infrastruttura sottomarina e noi siamo pronti per la sfida del futuro per noi e per i nostri figli", ha concluso. - Foto ufficio stampa Regione Liguria - (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.



RIMINI (ITALPRESS) - "Parlare di infrastrutture vuol dire avere una visione precisa di dove un territorio vuole arrivare. Il territorio vuole una ricaduta economica, occupazionale e di qualità di vita. La Liguria ha il vantaggio enorme di poter essere l'hub del Mediterraneo e il gateway dell'ingresso del Mediterraneo. Una volta, nei tempi dei romani e dei repubbliche marinare i porti servivano per trasferire merci. Poi dalle merci sono passate le persone, dalle persone la cultura e oggi ci sono anche i dati. I dati viaggiano attraverso i cavi sottomarini. E Genova è diventata il nuovo hub dei cavi sottomarini. Tutto questo facilita l'ingresso delle merci, persone, cultura e dati dal sud dell'Europa verso l'Europa". Lo ha detto il presidente della Regione Liguria Marco Bucci, intervenendo al Meeting di Rimini. "Il fatto poi di essere così vicini all'Africa è una cosa fondamentale perché un continente che sarà più sviluppato nei prossimi anni - ha evidenziato -. Quindi ci aspettiamo dei trend di crescita notevolissimi e il fatto di essere proprio la porta d'ingresso tra l'Africa e l'Europa, tutto ci dà la possibilità di essere veramente competitivi. C'è un enorme sviluppo e un'enorme opportunità e vogliamo accoglierla appieno, non solo per il vantaggio della Liguria, ma soprattutto per il vantaggio del Nord Italia e dell'Italia stessa". "Una cosa che stiamo facendo noi e siamo i primi in Europa è la valorizzazione dell'infrastruttura sottomarina - ha sottolineato Bucci. L'infrastruttura sottomarina che tra l'altro è veramente scarsamente conosciuta, se ne conosce soltanto il 18%, ma si sa che potrà generare tutta una serie di materie prime, non soltanto i combustibili o il gas, ma anche tutta una serie di materie prime importanti come ad esempio i metalli rari, i metalli nobili, quelli che servono per le batterie e così via. È una ricchezza enorme che bisogna cominciare a sfruttare, tant'è vero che a Genova e La Spezia il ministero e la marina militare hanno costruito il polo della subacquea per far sì che si possa sviluppare completamente tutta l'infrastruttura marina. Come vedete c'è un deserto, un'infrastruttura sottomarina e noi siamo pronti per la sfida del futuro per noi e per i nostri figli", ha concluso. - Foto ufficio stampa Regione Liguria - (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.

Bucci "Liguria è gateway dell'Europa"

RIMINI (ITALPRESS) - " La Liguria ha il vantaggio enorme di poter essere l'hub del Mediterraneo e il gateway dell'ingresso del Mediterraneo. Una volta, nei tempi dei romani e dei repubbliche marinare i **porti** servivano per trasferire merci. Poi dalle merci sono passate le persone, dalle persone la cultura e oggi ci sono anche i dati. I dati viaggiano attraverso i cavi sottomarini. E Genova è diventata il nuovo hub dei cavi sottomarini. Tutto questo facilita l'ingresso delle merci, persone, cultura e dati dal sud dell'Europa verso l'Europa". Lo ha detto il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, in occasione del Meeting di Rimini. "Il fatto poi di essere così vicini all'Africa è una cosa fondamentale perché un continente che sarà più sviluppato nei prossimi anni - ha evidenziato -. Quindi ci aspettiamo dei trend di crescita notevolissimi e il fatto di essere proprio la porta d'ingresso tra l'Africa e l'Europa, tutto ci dà la possibilità di essere veramente competitivi. C'è un enorme sviluppo e un'enorme opportunità e vogliamo accoglierla appieno, non solo per il vantaggio della Liguria, ma soprattutto per il vantaggio del Nord Italia e dell'Italia stessa".

xb1/col3/mca1.



La città si mette in coda per sostenere la Palestina Già 20 tonnellate di aiuti

Adesione di massa all'appello di Music for Peace e Calp, in partenza con la Global Sumud Flotilla per portare soccorso alla gente di Gaza Oltre alla storica sede dell'associazione in via Balleydier, decine di nuovi punti di raccolta. E la Chiesa benedirà la barca

ALBERTO PUPPO

di Alberto puppo Il cuore di Music for Peace pulsa in via Balleydier, vista Lanterna, ma le arterie portano il sangue vivo della solidarietà in tutta la città, da Pegli a Quarto, da Sant'Eusebio ai vicoli. L'appello lanciato dall'organizzazione, affiancata dal Calp, Comitato Autonomo Lavoratori Portuali, per una raccolta straordinaria di generi di prima necessità per la Striscia di Gaza, è stato raccolto con una generosità che va oltre ogni aspettativa.

L'obiettivo da raggiungere era fissato in 40 tonnellate di prodotti entro venerdì sera. Dopo meno di due giorni dall'avvio della campagna, siamo già a quota 20. E la coda, a Sampierdarena, è praticamente costante, dalle 9 del mattino alle 21.

E proprio per assecondare il comune sentire della città, decine di associazioni stanno moltiplicando il proprio impegno e, contestualmente, i punti di raccolta. Al momento, oltre a via Balleydier, si possono consegnare i pacchi anche al centro Banchi, al Civ via Luccoli, al ristorante Il Fabbro in piazza delle Vigne; a Sestri Ponente, in via Monterotondo, nella sede dell'associazione Prossimo; a Staglieno, in Via della Pigna, al circolo Arci Larsen; a Murta alla Società operaia cattolica; a Pegli al circolo Anpi; a Voltri nelle sedi di Pd e Anpi; a San Teodoro in via Digione 50 rosso, a Sant'Eusebio presso la Rete territoriale Progettiamo Insieme; a Quarto dalla Croce Verde; a Sampierdarena alla sede di Firpo Odv. E ancora: la Croce Bianca Genovese di piazza Palermo ha deciso di mettere a disposizione i propri locali, ogni giorno, dalle 8 alle 22.

La richiesta è precisa: servono farina, riso, pasta e zucchero (in pacchi da mezzo chilo o un chilo), biscotti, pomodori pelati e legumi in latta (da 400 grammi), miele o marmellata e tonno. Tutte le confezioni devono essere integre con scadenza a partire dall'agosto 2026. Il carico verrà imbarcato trasferito sull'imbarcazione che, sabato, partirà dal porto di Genova, con prima tappa a Catania, dove si unirà alla Global Sumud Flotilla, la missione navale della società civile che punta a raggiungere la Striscia per portare aiuti umanitari. Un contingente che verà in mare attivisti e barche di 44 paesi del mondo. Una sorta di risposta dal basso rispetto all'inerzia dei governi.

Un gesto di testimonianza civile non privo di rischi. Ci sarà da fare i conti con il blocco navale che impedisce qualsiasi avvicinamento alla zona e a mettere i brividi è il precedente del 2010, quando la nave turca Mavi Marmara, impegnata in un tentativo analogo, venne assaltata dalle forze speciali israeliane. Il risultato fu una carneficina, con dieci attivisti uccisi e molti feriti. Intorno alla



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

partecipazione genovese alla sfida si moltiplicano gli attestati di solidarietà. Tra questi quello della sindaca Silvia Salis, e quello del Pd ligure e genovese, che invita alla mobilitazione circoli e iscritti. Particolarmente significativa la presa di posizione della chiesa genovese. In queste ore, la Caritas Diocesana sta predisponendo l'acquisto dei beni alimentari indicati da Music for Peace e Calp e, in occasione della fiaccolata di sabato 30 agosto a conclusione della raccolta cittadina, don Gianni Grondona, vicario episcopale per la sinodalità e la comunione ecclesiale, impartirà la benedizione alle imbarcazioni in partenza dal porto di Genova. Alla raccolta si è unita anche l'Istituto Gaslini, in campo Fnsi, Associazione Ligure dei Giornalisti e Ordine, che sostengono la raccolta di generi alimentari destinati alla Global Sumud e invitano tutti gli iscritti ad aderire all'iniziativa. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti, a metà settembre l'avvio del cantiere per la legge di riforma

MASSIMO MINELLA

di massimo minella L'appuntamento è per la metà di settembre. Il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi, dopo aver riunito tutti i presidenti e i commissari delle autorità di sistema portuale al Meeting di Rimini, annuncia, a margine dell'iniziativa "Cantiere Futuro" del Mit, la convocazione al ministero di quello che sarà il primo tavolo di coordinamento della nuova gestione delle banchine italiane. Completato quasi del tutto il mosaico delle nomine, infatti, il viceministro a cui il titolare del dicastero Matteo Salvini ha affidato la delega dei porti, intende procedere con un esame mirato delle principali esigenze degli scali italiani, all'interno di un disegno di riforma che prevederà un nuovo soggetto centrale a cui faranno riferimento le singole autorità di sistema.

La riforma dovrebbe essere varata nei prossimi mesi, sotto forma di legge delega, avvicinandosi a quello che da più parti è stato indicato come il "modello spagnolo", con un ente centrale pubblico di coordinamento e di indirizzo strategico, e le authority che dovrebbero beneficiare di una maggiore autonomia finanziaria per il sostegno delle iniziative logistiche più opportune per la crescita dei traffici.

«L'incontro è stato un'occasione di confronto sui principali temi della portualità italiana, con particolare attenzione allo sviluppo infrastrutturale, alla competitività del sistema logistico e alle strategie di crescita dei porti nazionali - conferma Rixi - La partecipazione del ministero dei Trasporti al Meeting di Rimini conferma l'impegno a promuovere un dialogo costante con i principali attori del settore e a valorizzare il ruolo dei porti come snodi strategici per la crescita economica del Paese e la proiezione internazionale dell'Italia».

Inizia quindi il percorso che, dopo i rinnovi dei vertici delle autorità di sistema, dovrebbe portare entro il prossimo anno alla definizione della nuova legge di riforma, a undici anni di distanza dal precedente testo, varato appunto nel 2015 dall'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Il testo, nel suo complesso, dovrebbe intervenire non solo sulla governance dell'ente, ma anche sull'organizzazione del lavoro, anche alla luce dell'utilizzo sempre più marcato delle nuove tecnologie.

Sul tema del rilancio della portualità italiana, che ha nella Liguria la sua regione-guida, al Meeting di Rimini è intervenuto anche il presidente della Regione Liguria Marco Bucci.

«L'Italia è il molo che attraversa il Mediterraneo e la Liguria rappresenta il gateway naturale verso l'Europa: mille anni fa le Repubbliche marinare avevano già chiaro questo concetto, oggi dobbiamo renderlo valido per il presente e per il futuro» spiega il governatore nel suo intervento alla tavola rotonda "Italia hub del Mediterraneo: infrastrutture, innovazione e sostenibilità per i trasporti del futuro".



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

«Una regione deve avere una visione in tutti i campi: dalle infrastrutture all'innovazione, dall'ambiente al sociale - spiega Bucci - Le infrastrutture vanno costruite, mantenute e protette, e devono restare patrimonio dei cittadini e dello Stato. Parlo non solo di infrastrutture fisiche, ma anche digitali: i cavi sottomarini che approdano in Liguria sono ormai essenziali quanto i porti e le ferrovie, perché il trasporto dei dati ha lo stesso valore strategico del trasporto di merci e persone».

Bucci ricorda poi i progetti in corso in Liguria. «Dalla nuova diga foranea al Terzo Valico che consentirà di arrivare a Milano in un'ora, fino al valore degli stessi collegamenti sottomarini; dall'importanza strategica del confine di Ventimiglia al raddoppio ferroviario tra Finale e Andora, dal raddoppio autostradale alla Gronda». Il governatore si sofferma infine sul tema dei finanziamenti, in particolare quelli pubblici che hanno garantito negli ultimi anni alla Liguria una provvista funzionale a sostenere lo sviluppo logistico e infrastrutturale della regione, anche in un'ottica di maggiore connessione con la macroregione del Nord Ovest allargata a Lombardia e Piemonte. «Dal 2017 - conclude Bucci - sono arrivate molte risorse per le infrastrutture liguri: oltre 18 miliardi di investimenti che garantiscono il futuro non solo della Liguria ma anche dell'intera macroregione del Nord Ovest». Il viceministro dei Trasporti Rixi incontra presidenti e commissari delle autorità di sistema ©RIPRODUZIONE RISERVATA

Porto di Genova, fuoriuscita di sostanza infiammabile: terminato il travaso

di a.pop. Sono terminate nella notte le operazioni di travaso della sostanza infiammabile a Calata Sanità all'interno del Terminal Sech nel porto di Genova. Le operazioni sono state portate avanti dai vigili del fuoco di Genova. L'allarme era scattato nella giornata di giovedì quando era stata segnalata la fuoriuscita di isoprene da alcuni container del terminal. Per questo motivo era stata chiamata una squadra specializzata da Venezia. In questi giorni i lavori sono andati avanti per la messa in sicurezza con il materiale che è stato travasato in un'altra cisterna. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.



Guardia Costiera ferma motonave "Hansa Horneburg" per violazioni ambientali

di An.De. La Guardia Costiera di **Genova** ha disposto il fermo amministrativo della motonave portacontainer "Hansa Horneburg", di bandiera panamense e con una stazza lorda di oltre 18mila tonnellate, a seguito di un'ispezione condotta dal Nucleo Ispettivo "Port State Control". L'operazione ha rilevato gravi irregolarità legate al mancato rispetto delle normative ambientali internazionali. L'ispezione ha accertato che, nonostante i certificati validi rilasciati dallo Stato di bandiera, la nave non rispetta le prescrizioni della convenzione Marpol per il contenimento delle emissioni di ossidi di azoto (NOx). In particolare, diversi componenti dei generatori elettrici di bordo mancavano degli elementi identificativi di conformità richiesti dal Codice tecnico NOx, compromettendo il rispetto dei limiti di emissione." Eseguiamo controlli rigorosi per garantire la tutela ambientale - ha dichiarato un ufficiale del team ispettivo -. In questo caso, le non conformità rilevate non assicurano il corretto funzionamento dei sistemi per limitare l'inquinamento atmosferico". L'ispezione ha riguardato plancia, sala macchine e spazi dell'equipaggio, includendo un'esercitazione di emergenza per valutare la prontezza del personale di bordo. La "Hansa Horneburg" resterà ferma nel **porto** di **Genova** fino a quando non saranno sanate tutte le deficienze, sotto la supervisione dell'Amministrazione di bandiera e della Società di classifica, e superata un'ispezione finale del Nucleo Port State Control. Questo intervento si inserisce nell'impegno continuo della Guardia Costiera di **Genova** per la protezione dell'ambiente marino. Nel 2025, già 10 navi sono state sottoposte a fermo amministrativo per violazioni delle normative internazionali, confermando l'attenzione delle autorità portuali al rispetto delle regole a tutela del mare e dell'aria. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da **Genova** e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.



di An.De. La Guardia Costiera di Genova ha disposto il fermo amministrativo della motonave portacontainer "Hansa Horneburg", di bandiera panamense e con una stazza lorda di oltre 18mila tonnellate, a seguito di un'ispezione condotta dal Nucleo Ispettivo "Port State Control". L'operazione ha rilevato gravi irregolarità legate al mancato rispetto delle normative ambientali internazionali. L'ispezione ha accertato che, nonostante i certificati validi rilasciati dallo Stato di bandiera, la nave non rispetta le prescrizioni della convenzione Marpol per il contenimento delle emissioni di ossidi di azoto (NOx). In particolare, diversi componenti dei generatori elettrici di bordo mancavano degli elementi identificativi di conformità richiesti dal Codice tecnico NOx, compromettendo il rispetto dei limiti di emissione." Eseguiamo controlli rigorosi per garantire la tutela ambientale - ha dichiarato un ufficiale del team ispettivo -. In questo caso, le non conformità rilevate non assicurano il corretto funzionamento dei sistemi per limitare l'inquinamento atmosferico". L'ispezione ha riguardato plancia, sala macchine e spazi dell'equipaggio, includendo un'esercitazione di emergenza per valutare la prontezza del personale di bordo. La "Hansa Horneburg" resterà ferma nel porto di Genova fino a quando non saranno sanate tutte le deficienze, sotto la supervisione dell'Amministrazione di bandiera e della Società di classifica, e superata un'ispezione finale del Nucleo Port State Control. Questo intervento si inserisce nell'impegno continuo della Guardia Costiera di Genova per la protezione dell'ambiente marino. Nel 2025, già 10 navi sono state sottoposte a fermo amministrativo per violazioni delle normative internazionali, confermando l'attenzione delle autorità portuali al rispetto delle

Controllo emissioni, Guardia Costiera ferma portacontainer da 18mila tonnellate di stazza

Criticità sul contenimento di ossidi di azoto rispetto alle regole internazionali che disciplinano il settore. La Guardia Costiera ha fermato nel porto di Genova la portacontainer "Hansa Horneburg" battente bandiera panamense, oltre 18.000 tonnellate di stazza lorda, per aver violato le prescrizioni relative al contenimento delle emissioni nell'aria di ossidi di azoto. Il provvedimento di fermo amministrativo è stato disposto al termine di un'ispezione di sicurezza eseguita dal personale del nucleo ispettivo "Port State Control". L'attività ispettiva ha permesso di accertare che l'unità, pur dotata di certificazioni in corso di validità rilasciate dallo Stato di bandiera e attestanti la conformità alle convenzioni internazionali Marpol, non risulta pienamente conforme alle prescrizioni relative al contenimento delle emissioni in aria di ossidi di azoto (NOx). "Eseguiamo sempre dei controlli approfonditi in tale ambito - riferisce un ufficiale del team ispettivo -. In questo caso abbiamo rilevato che diversi componenti dei generatori elettrici di bordo non riportavano gli elementi identificativi di conformità richiesti dalla normativa e dal Codice tecnico NOx per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico. Pertanto, non è assicurato il rispetto dei corretti parametri di funzionamento necessari per contenere le emissioni di NOx nei limiti di norma". L'attività di verifica ha interessato tutte le aree operative della nave, dalla plancia alla sala macchine, fino agli spazi riservati all'equipaggio, ed è stata integrata da un'esercitazione di emergenza per testare la prontezza dell'equipaggio. La nave potrà ripartire dopo aver sanato tutte le irregolarità riscontrate. L'attività della Guardia Costiera di Genova a tutela dell'ambiente, che ha portato nel corso del 2025 al fermo amministrativo di dieci navi per mancato rispetto delle regole internazionali che disciplinano il settore.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Fermata a Genova la nave Hansa Horneburg per inquinamento atmosferico

Navi I controlli del Nucleo Ispettivo Port State Control hanno accertato violazioni delle norme relative alle emissioni di ossidi di azoto (NOx) di REDAZIONE SHIPPING ITALY La Guardia Costiera di **Genova** ha comunicato di aver imposto il fermo amministrativo alla portacontainer battente bandiera panamense Hansa Horneburg: il provvedimento è stato adottato in seguito a un'ispezione condotta dal Nucleo "Port State Control", che ha rilevato una serie di gravi non conformità alle normative ambientali. Nonostante la nave da 18.000 tonnellate di stazza avesse certificazioni valide rilasciate dallo Stato di bandiera e attestanti la conformità alle convenzioni internazionali Marpol, il personale ispettivo ha accertato violazioni delle norme relative alle emissioni di ossidi di azoto (NOx). I controlli hanno rivelato che alcuni componenti dei generatori elettrici di bordo non erano pienamente conformi al Codice tecnico NOx, mettendo con ciò a rischio il rispetto dei limiti di inquinamento. L'ispezione non si è limitata alla sala macchine, ma ha interessato tutte le aree operative dell'unità, compresa un'esercitazione di emergenza per valutare la preparazione dell'equipaggio. La nave dovrà risolvere tutte le irregolarità riscontrate sotto la sorveglianza dall'Amministrazione di bandiera e dalla Società di classifica dell'unità. Solo dopo aver superato una nuova ispezione finale da parte del Nucleo Ispettivo Port State Control, la Hansa Horneburg riceverà l'autorizzazione a riprendere la navigazione. "Questo fermo si aggiunge alle 10 navi già bloccate a **Genova** nel corso del 2025 per il mancato rispetto delle normative internazionali, a conferma del ruolo proattivo della Guardia Costiera nel garantire la tutela dell'ambiente marino." conclude la 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.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)
La Spezia

è un brand del gruppo sanlorenzo

Dall'America's Cup agli yacht, Bluegame dà alla luce Bgf45

DANIELE IZZO

Daniele Izzo / Ameglia Bluegame, brand italiano del Gruppo Sanlorenzo, ha scelto di presentarlo in anteprima al Cannes Yacht Festival del prossimo settembre. È un multi-scafo.

Il primo modello della nuova gamma Bgf che, spiegano dalla ditta, «sfida in modo deciso i canoni tradizionali del design nautico».

Facendo tesoro dell'esperienza maturata con il Bgh-Hsv, presentato in occasione della trentasettesima America's Cup, Bluegame ha voluto rilanciare. E trasferire quanto appreso nel mondo dello yachting da diporto. «Unisce ingegneria avanzata e dna del brand - spiegano -. Ridefinisce versatilità, spazi e prestazioni, fissando un punto di riferimento per gli yacht di nuova generazione».

Ma, soprattutto, «segna una tappa fondamentale nell'impegno costante dell'azienda verso la sostenibilità e l'innovazione tecnologica nel settore dello yachting».

L'iter è stato lungo. Determinante è stata la collaborazione con Mario Caponnetto e Francis Hueber, entrambi celebri esperti di idrodinamica. Così Bluegame ha raccontato lo sviluppo del percorso che ha portato alla creazione del Bgf45. Un multi-scafo che, alimentato da due motori Volvo, «garantisce un comfort di navigazione senza pari, anche a velocità superiori ai 30 nodi, offrendo una guida fluida e una manovrabilità senza sforzo». Ciò che il brand descrive come una sintesi di «prestazioni e sostenibilità». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il sindaco Peracchini: «Entriamo adesso nella fase progettuale» Il programma, per la quota di Palazzo Civico, vale 183 mila euro

Raccolta rifiuti in mare, Comune e Authority firmano un protocollo per il Porto Mirabello

DORIS FRESCO

l'iniziativa Doris Fresco / La Spezia «Un'azione pilota per l'analisi delle acque e la raccolta di rifiuti in mare». Gli obiettivi del protocollo d'intesa firmato tra il Comune della Spezia, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e I.t.n. spa (Porto Mirabello), sono netti. Nonché finalizzati all'attuazione del progetto "Cleanporti". Un programma che vede un partenariato italo-francese composto da diverse amministrazioni: La Spezia e Savona, per la Liguria; e poi Olbia, Porto Torres, la Provincia di Livorno, Ajaccio, l'ufficio ambiente della Corsica e la camera di commercio e industria Nizza Costa Azzurra.

L'iniziativa punta a trasformare i porti turistici in modelli esemplari, più "green", introducendo pratiche innovative per ridurre l'impatto ambientale. In particolare, «smaltire correttamente i rifiuti e salvare le acque dalla plastica», spiega il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini.

In città, l'operazione sarà sviluppata al Porto Mirabello, con una serie di interventi concreti: installazione di sensori per monitorare in tempo reale la qualità delle acque, utilizzo di dispositivi "seabin" per la raccolta dei rifiuti galleggianti, attività di educazione ambientale e campagne di sensibilizzazione rivolte a cittadini e operatori. Non solo, tra le iniziative troveranno spazio anche targhe informative su caditoie urbane per ricordare l'impatto diretto dei comportamenti dell'uomo sul mare.

Il progetto, per la quota di competenza di Palazzo Civico, vale 183 mila euro, di cui l'80% coperti dal Fondo europeo di sviluppo regionale e il restante 20% da contributi pubblici nazionali. «Entriamo adesso nella fase progettuale», spiega ancora il primo cittadino. Poi si passerà a quella operativa vera e propria. «Si tratta di un protocollo d'intesa che abbiamo voluto fortemente - aggiunge -. È destinato a rispettare maggiormente il mare e, in sinergia con altri progetti, a mitigare gli effetti del cambiamento climatico.

Segue altre opere che abbiamo realizzato in città. Tempo addietro, avevamo già dato alla luce un programma per togliere più plastica possibile dai nostri mari. Ora gli diamo un seguito. I rifiuti sono un problema. Ma, riciclando correttamente, possono diventare un valore».

Oltre al Comune, gli altri attori coinvolti sono Autorità Portuale e Porto Mirabello. Il primo, stando al documento firmato e approvato a metà agosto, si occuperà di collaborare alla realizzazione dell'azione pilota, partecipare agli incontri dei comitati locali che verranno attivati, dare la massima diffusione delle buone pratiche e creare sinergie congiunte con il progetto Interreg tra Italia e Francia "Green Bay". Il secondo, invece, si impegnerà a garantire collaborazione e piena accessibilità degli



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

spazi a terra e in mare. A posizionare i "seabin" per la raccolta di rifiuti, a partecipare al processo di sensibilizzazione e a realizzare attività educative per la promozione di pratiche sostenibili.

La scadenza del protocollo è prevista per il 31 gennaio del 2028.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)
La Spezia

il dettaglio

Il Comune di Ajaccio capofila di Cleanporti

Capofila del progetto Cleanporti - Capitalizzazione e legami esemplari per l'accompagnamento necessario dei porti turistici verso l'ottenimento di un riconoscimento transfrontaliero ispirante è il Comune di Ajaccio, in Corsica. Il disegno vede un partenariato attivo tra enti italiani e francesi.



Laboratorio di dialogo. A Ravenna approda la Bel Espoir con 25 giovani da tutti i Paesi del Mediterraneo

Ravenna si prepara ad accogliere la Bel Espoir, il veliero a tre alberi che mercoledì 27 agosto attraccherà in città, vero e proprio laboratorio viaggiante di dialogo e incontro tra i popoli, con a bordo 25 giovani provenienti da tanti paesi diversi, dalla Palestina alla Svezia, passando per Spagna, Egitto, Libano, Malta, Armenia, Serbia, Algeria, Tunisia e naturalmente Italia. Promosso dalla diocesi di Marsiglia, dall'associazione Bel Espoir-Ajd, e dall'associazione Mar Yam, il progetto Med25 che ha messo "in acqua" la Bel Espoir, nasce come momento di incontro in alcune città che si affacciano sul grande mare e, in occasione del Giubileo 2025, ha preso la forma di un pellegrinaggio sul mare. La nave scuola resterà in Darsena per tutti e tre i giorni di Med 25. Il programma, aperto a tutti, prevede un grande convegno sul tema "Cristianesimi di Oriente e di Occidente", due giorni di riflessione che metteranno al centro il tema la pace, declinata sotto una prospettiva filosofica, storica, artistica e politica. Il convegno parte il 30 agosto, alla Sala Dantesca della biblioteca Classense, alle 14,30. Dopo i saluti istituzionali, da parte dell'arcivescovo di Ravenna-Cervia, monsignor Lorenzo Ghizzoni, del prefetto, Raffaele Ricciardi e del sindaco, Alessandro Barattoni, verrà presentato il gruppo dei ragazzi e l'equipaggio della Bel Espoir con don Alexis Leproux, vicario episcopale per le relazioni con il Mediterraneo della Diocesi di Marsiglia. A seguire, la prima parte del convegno sul tema "Dialogare per conoscere: un percorso tra filosofia, arte e vita" con le relazioni del preside dell'Istituto ecumenico San Bernardino di Venezia, fra Lorenzo Raniero che interverrà su "Tessere di ermeneutica ecumenica", di Emanuela Fogliadini, fondatrice di Academy for Christian Art sulla figura di "Galla Placidia: una vita per il dialogo tra Oriente e Occidente" e del professor Vincenzo Buonuomo, rettore dell'Università Urbaniana sul tema "La pace ha nomi nuovi. Spunti per un'esperienza di dialogo internazionale". Domenica 31 agosto, alle 9,30 è in programma la Messa nella basilica di San Vitale e, a seguire, la visita guidata ai monumenti Unesco gestiti dall'Opera di Religione. Nel pomeriggio, alle 14,30, è poi in programma la seconda parte del convegno con tre realtà italiane impegnate nel dialogo e nella pace. A rappresentarle il priore della comunità monastica di Bose, Sabino Chialà, il vicepresidente di Russia Cristiana, Adriano Dell'Asta e Laila Simoncelli, responsabile del servizio Diritti umani e Giustizia della comunità Papa Giovanni XXIII, che affronterà il tema del ministero della pace. A moderare il convegno sarà la direttrice di Ravennantica, Francesca Masi. La due giorni dei giovani a Ravenna si concluderà domenica sera, con una festa organizzata in collaborazione con la Pastorale giovanile, al Circolo Velico di Marina di Ravenna. La Bel Espoir lascerà Ravenna, il primo settembre, scortata dalla barca dei Vigili del fuoco e da imbarcazioni del Circolo velico di Ravenna, dopo i saluti della città. La tappa ravennate di



Ravenna si prepara ad accogliere la Bel Espoir, il veliero a tre alberi che mercoledì 27 agosto attraccherà in città, vero e proprio laboratorio viaggiante di dialogo e incontro tra i popoli, con a bordo 25 giovani provenienti da tanti paesi diversi, dalla Palestina alla Svezia, passando per Spagna, Egitto, Libano, Malta, Armenia, Serbia, Algeria, Tunisia e naturalmente Italia. Promosso dalla diocesi di Marsiglia, dall'associazione Bel Espoir-Ajd, e dall'associazione Mar Yam, il progetto Med25 che ha messo "in acqua" la Bel Espoir, nasce come momento di incontro in alcune città che si affacciano sul grande mare e, in occasione del Giubileo 2025, ha preso la forma di un pellegrinaggio sul mare. La nave scuola resterà in Darsena per tutti e tre i giorni di Med 25. Il programma, aperto a tutti, prevede un grande convegno sul tema "Cristianesimi di Oriente e di Occidente", due giorni di riflessione che metteranno al centro il tema la pace, declinata sotto una prospettiva filosofica, storica, artistica e politica. Il convegno parte il 30 agosto, alla Sala Dantesca della biblioteca Classense, alle 14,30. Dopo i saluti istituzionali, da parte dell'arcivescovo di Ravenna-Cervia, monsignor Lorenzo Ghizzoni, del prefetto, Raffaele Ricciardi e del sindaco, Alessandro Barattoni, verrà presentato il gruppo dei ragazzi e l'equipaggio della Bel Espoir con don Alexis Leproux, vicario episcopale per le relazioni con il Mediterraneo della Diocesi di Marsiglia. A seguire, la prima parte del convegno sul tema "Dialogare per conoscere: un percorso tra filosofia, arte e vita" con le relazioni del preside dell'Istituto ecumenico San Bernardino di Venezia, fra Lorenzo Raniero che interverrà su "Tessere di ermeneutica ecumenica", di Emanuela Fogliadini, fondatrice di Academy for Christian Art sulla figura di "Galla Placidia: una vita per il dialogo tra Oriente e Occidente" e del professor Vincenzo Buonuomo, rettore dell'Università Urbaniana sul tema "La pace ha nomi nuovi. Spunti per un'esperienza di dialogo internazionale".

Med 25 è organizzato dall'arcidiocesi di Ravenna-Cervia, con il patrocinio del Comune di Ravenna e dell'**Autorità di Sistema portuale** dell'Adriatico centro settentrionale e il sostegno de La Bcc ravennate forlivese e imolese, il Circolo velico Ravennate, Batani Select Hotel e l'associazione Comunità Papa Giovanni XXIII.

Asta-ter per l'area ex Eaton Il Consorzio Zia riprova a vendere Un milione e mezzo per 13mila mq

Confermati il prezzo e gli obblighi sui tempi di realizzazione degli interventi per far ripartire l'attività produttiva Rivalutati i punteggi: il fattore occupazionale resta fondamentale ma si terrà più conto della cifra offerta

MASSA Quel che resta dell'area ex Eaton torna all'asta. E' il terzo tentativo da parte del Consorzio Zona industriale apuana, dopo che i due precedenti erano andati di fatto deserti, nonostante alla prima prova ci fossero state anche aziende che avevano partecipato alla manifestazione di interesse senza poi mettere davvero qualcosa sul piatto. L'amministratore unico del Consorzio Zia, Norberto Petriccioli, ha infatti dato seguito a quanto deciso dall'assemblea dell'Ente consortile, composta da Regione Toscana, Comuni di Massa e Carrara, Provincia, Camera di Commercio e **Autorità Portuale**, nella seduta di luglio. Si andrà a una terza e gara pubblica preceduta da una preventiva manifestazione di interesse, aperta a tutti i soggetti interessati e con scadenza al 3 ottobre, sempre tramite il portale utilizzato per i due precedenti tentativi, ossia tender Gara Spot.

Al secondo tentativo l'assemblea aveva deciso di abbassare il prezzo di partenza a base d'asta, da oltre 1,6 milioni a quasi 1,5 milioni di euro (su perizia dell'architetto Luca Martini), e di variare gli obblighi connessi alle tempistiche di realizzazione degli interventi di riattivazione produttiva dell'area, consentendo una fase di autorizzazione più lunga, ma anche questo non era bastato per trovare aziende interessate a sfruttare l'area. Al terzo tentativo si cambia di nuovo qualcosa, mentre si conferma del prezzo a base della seconda procedura deserta. Vengono confermati anche gli obblighi connessi alle tempistiche di realizzazione degli interventi di ri-attivazione produttiva dell'area, collegati ad una più prolungata fase di autorizzazione come nella seconda procedura deserta ma si vanno a rivalutare i punteggi per decidere a chi assegnare l'area: anche se il fattore occupazionale mantiene un punteggio importante, si terrà maggiormente conto del prezzo proposto. Inoltre saranno rivalutati gli obblighi post contrattuali di vendita, in una prospettiva di semplificazione delle procedure in carico ai possibili acquirenti.

Nel caso l'asta dovesse andare deserta, si prospetta la soluzione ultima di restituzione delle somme che aveva concesso la Regione Toscana per l'acquisto dell'area ex Eaton entro il 31 dicembre dello stesso anno, e al tempo stesso anche l'area diventerà di proprietà della Regione Toscana. Si tratta di un'area di circa 13mila metri quadrati dove è possibile realizzare un capannone pari al 50 per cento della superficie esistente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno
Piombino, Isola d' Elba

Debutto ufficiale di Tomasi coi No Rigass di Piombino

Il candidato del centrodestra firma la mozione a Meloni

MANOLO MORANDINI

Piombino Il suo primo giorno con la maglia dell'ufficialità è a Piombino. Ma è solo una questione di calendario, da mesi Alessandro Tomasi gira per la Toscana da candidato in pectore alla presidenza della Regione Toscana della coalizione composta da Fratelli d'Italia, Lega, Forza Italia e Noi Moderati. E in piazza raccoglie l'invito dei comitati No RiGass. C'è anche la sua firma nella lettera che sarà inviata alla presidente del Consiglio Giorgia Meloni per chiedere la rimozione della nave rigassificatrice dal **porto** di Piombino al termine dei tre anni di permanenza. E fa il paio con quella del sindaco di Piombino Francesco Ferrari, entrambi di Fratelli d'Italia, sul punto si smarkano dal governo e dalla loro leader.

Tomasi parte da una questione di metodo. E si rifà alla sua esperienza da sindaco di Pistoia, eletto nel 2017 e confermato nel 2022: «Vorrei portare in Regione la concretezza del fare, la presenza ma non il presenzialismo e la raggiungibilità perché le istituzioni lo devono essere. E poi c'è una questione di carattere morale, la spesa pubblica sono soldi frutto della fatica dei nostri concittadini e devono essere spesi al meglio». Che aggiunge: «Nella Regione dopo 55 anni il sistema si è incancrenito, serve un rapporto nuovo e trasparente con il privato che non è il male assoluto e con il pubblico può lavorare per migliorare i servizi. Il pubblico deve controllare e indirizzare».

Il tema che attraversa tutte le grandi questioni dell'amministrare per Tomasi è quello dei giovani. «Una regione che diventa vecchia, povera di energie e di intelligenze, non ha futuro e non può competere. Abbiamo 9mila persone che ogni anno lasciano la Toscana e di queste la metà hanno un'età tra i 28 e i 45 anni. È pericoloso. Alla questione giovani servono delle risposte in termini di diritto allo studio, diritto alla casa e opportunità di lavoro. Perciò è un tema trasversale che ritrovo nelle nostre aziende come nelle città e anche in sanità».

Qual è lo stato di salute del sistema sanitario toscano?

«Ci sono nei vari plessi e nelle aziende eccellenze che vanno mantenute, incentivate e strutturate. E delle grandissime professionalità tra gli infermieri e i medici, che gettano il cuore oltre l'ostacolo e fanno miracoli, ma quando manca l'indirizzo politico e si vogliono mettere pezze da ogni parte, per non scontentare nessuno o per rincorrere il consenso, si producono perdite che sono costi e non si aggrediscono i problemi».

È una questione di risorse.

«Non è vero che mancano, ci sono 8,1 miliardi di euro.



Il Tirreno

Piombino, Isola d' Elba

Con una razionalizzazione delle spese, il miglioramento dei procedimenti sociosanitari e riforme strutturali si possono già trovare all'interno risparmi da trasformare in servizi. È certificato dalla Corte dei conti che ogni anno c'è un disavanzo di quasi 200 milioni di euro che pagano i cittadini con l'aumento dell'Irpef».

Andando per titoli c'è il tema infrastrutture.

«Non prometto che faremo tutto dall'oggi al domani. Individuiamo le priorità, che sono quelle legate allo sviluppo economico, perché vuol dire creare lavoro e benessere per i cittadini. Un esempio è la Darsena Europa al porto di Livorno e il necessario collegamento ferroviario».

Ne fa una questione di metodo?

«La mentalità di chi ha governato fino ad oggi non è orientata allo sviluppo economico. Non si può intervenire sui settori industriali quando c'è la crisi, il tema è seguirli quando non c'è e consolidare lo sviluppo. Ed in scia significa aumentare l'offerta formativa per i nostri ragazzi, dalle università e agli Istituti. In termini di urbanistica non essere più schiavi dell'ideologia del Pit per ampliare un capannone, oltre che diminuire la burocrazia».

Ma le crisi arrivano.

«Certo, e in quei casi si deve intervenire. Ma in alcuni è quasi troppo tardi. Per esempio, la cantieristica sta andando bene ma sta lanciando da tempo appelli per le infrastrutture e la formazione».

.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

E il Lungomare nord si ferma sul pennello «Ma l'ok a settembre»

I dubbi del Ministero sulla frana: «Valutate almeno lo stop alla scogliera» Baldelli: «Osservazioni al Prg ma l'opera ha un iter diverso. Presto l'esito»

LE REAZIONI ANCONA Calma e sangue freddo. Sono le virtù esercitate dalla Regione e dall'Autorità portuale all'indomani della pubblicazione delle osservazioni del Ministero dell'Ambiente al nuovo Prg portuali e contenenti alcuni elementi fortemente critici rispetto al progetto del Lungomare nord.

La svolta Come anticipato ieri dal Corriere Adriatico, infatti, i tecnici ministeriali hanno chiesto all'Authority di valutare l'ipotesi di non realizzare almeno una parte del complesso progetto di rettifica dei binari della linea Adriatica, il molo paraflutti lungo 500 metri denominato pennello.

Un progetto importantissimo, nel complesso, visto che è prevista anche la costruzione di una seconda via Flaminia da adibire al transito dei camion. Se l'iter dovesse bloccarsi del tutto (e il Lungomare nord è scomparso dai radar nel progetto dell'Ultimo Miglio), il rischio è che il progetto della bretella tra via Flaminia e la Statale 16, il cui cantiere è partito a luglio, sia dimezzato, visto che i tir continuerebbero ad intasare la vecchia Flaminia uscendo dal porto fino all'imbocco della bretella. Tra l'altro, il nuovo assetto dell'uscita dallo

scalo dorico è atteso da 37 anni e ancora oggi sono molte le criticità ed i punti oscuri. Da ultimi, quelli sollevati dal Ministero. «Quelle sono delle considerazioni, ma il Lungomare nord è gestito in una pratica apposita dalla Commissione ambiente» spiega l'assessore alle Infrastrutture della Regione Marche Francesco Baldelli. Le note ministeriali, invece, arrivano dalla Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (Sottocommissione Vas) che si è occupata della prima bozza del nuovo Piano regolatore portuale stesa dall'Authority. Due iter separati, insomma. «I tecnici non hanno dato alcuna prescrizione, ogni attività ha la sua pratica autonoma e quella che sta valutando il Lungomare nord è attiva da tempo» continua Baldelli. E ancora: «Sono sicuro che le due procedure troveranno un equilibrio». Dal Ministero, comunque, nelle osservazioni al Prg erano emersi alcuni dubbi. In particolare, legati alla posizione del Lungomare, che ricadrebbe interamente nella zona della Grande frana del 1982. Pennello compreso, che l'Autorità portuale vorrebbe sfruttare anche come limite estremo del porto, costruendo nello specchio d'acqua riparato che si andrebbe a creare una quarta darsena destinata «al settore turistico e da diporto», come ricorda la stessa Authority. Le perplessità È qui che i tecnici hanno avuto da ridire. Scrivono: «L'estensione dell'ambito portuale a ponente insiste interamente sull'area della grande frana di Ancona». Anche su questo fronte, però, Baldelli rassicura. «È una questione già affrontata nella procedura indipendente». Che però è ferma al Ministero dell'Ambiente da tempo, con il parere (tra richieste di integrazioni e invio di materiale)



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

atteso da ormai 6 anni, dal 2019. «A settembre ci attendiamo la conclusione dell'iter». L'esito, ovviamente, è in capo al Ministero ma ci si attende un via libera, seppure con prescrizioni. Che potrebbero riguardare proprio il pennello, visto che è vero che quella del Prg è una procedura separata ma si tratta pur sempre di un iter in capo allo stesso dicastero.

Le conclusioni Aiuta, in questo senso, il commento dell'**Autorità portuale**: «Il Lungomare nord è già oggetto di autonoma procedura di Valutazione dell'impatto ambientale, nella quale è stata già ampiamente valutata e documentata l'interazione frana/opere. La nuova richiesta della commissione tecnica verrà esaminata in tale contesto, anche in relazione alla creazione degli spazi della quarta darsena». Baldelli integra: «Se ci sono problemi, si risolveranno. Il Ministero dirà alle Ferrovie come sistemare le cose. Nel caso del pennello, magari dicendo di farlo in questo modo o in un altro». In entrambi i casi, comunque, traspare sicurezza circa le sorti del procedimento. Che sicuramente non subirà una battuta di arresto ma che potrebbe dover fare i conti con richieste di modifiche progettuali che potrebbero comunque dilatare ulteriormente i tempi già estesi dell'iter autorizzativo. Antonio Pio Guerra © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere Adriatico
Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I timori

«Sorpresi speravamo di evitare l'inciampo»

A. P. G.

ANCONA «È un'opera fondamentale, non solo per noi ma anche per tutto il porto di Ancona». È diretto Alessandro Domogrossi, direttore di Marina Dorica. La notizia dei dubbi del Ministero circa il famoso pennello costiero del Lungomare nord «ci ha lasciato un po' sorpresi». E preoccupati, «perché si parlava da tanto del Lungomare nord e ci dispiace che ci siano questi inciampi nell'iter». Il problema li riguarda da vicino, visto che questa barriera marina dovrebbe servire anche ad evitare l'insabbiamento dei fondali provocato dalle correnti marine. «Che ci comporta spese importanti, parliamo di 200mila euro ogni due anni per i dragaggi e poi il mantenimento ogni anno». Marina Dorica, comunque, si è già mossa e proprio ieri Domogrossi ha parlato col presidente dell'Autorità portuale Vincenzo Garofalo. «Dal mio punto di vista, non puoi fare un'opera di interrimento e di avanzamento della linea costiera senza il pennello, perché decreteresti l'insabbiamento delle aree portuali, aumentando il problema» sottolinea quindi il direttore Domogrossi. Che conclude: «Avevamo anche pensato di proteggerci con un progetto autonomo ma non possiamo farlo perché operiamo nell'area del futuro lungomare». a. p. g. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Se non c'è una Flaminia bis a cosa serve l'Ultimo miglio?

Lavori da 52 milioni in 4 anni. Dovevano finire nel 2023, non sono ancora partiti

LORENZO SCONOCCHINI

S e ne parla da ormai tanto tempo che è facile perdere di vista i contenuti. Eppure, il Lungomare nord rappresenta una grande opportunità di sviluppo. Oltre alla rettifica dei binari della linea Adriatica, che dovrebbe consentire una riduzione dei tempi di percorrenza di circa 10 minuti nel tratto interessato, l'opera prevede anche la costruzione di una nuova strada di collegamento tra l'uscita del **porto** e l'Ultimo miglio. Una infrastruttura riservata a tir e turisti, sottraendo così i mezzi pesanti e auto dei vacanzieri dalla fin troppo congestionata vecchia via Flaminia. Ma nel progetto attuale per l'Ultimo miglio, il cui cantiere è stato avviato il 21 luglio scorso, è prevista una soluzione che non contempla per ora la Flaminia-bis e continuerà a riversare il traffico del **porto** sull'attuale tracciato della vecchia Flaminia, una strada comunale, fino a circa 500 metri prima dell'incrocio di via Conca. 1 Che cos'è il progetto Lungomare Nord di **Ancona**?

Si tratta di un intervento che prevede la realizzazione di una nuova scogliera di protezione, con interrimento dei fondali marini, finalizzato alla rettifica della linea ferroviaria Bologna-Lecce. Tra le opere previste anche una nuova strada camionabile, un parco pubblico con vista mare e un "pennello" che avrà il compito di proteggere il **porto** turistico dall'insabbiamento.

2 Qual è l'area interessata dall'interrimento?

Si tratta di una striscia di litorale lunga quasi 3,5 km, tra il **porto** turistico di Marina Dorica e il molo di Torrette, per un totale di circa 21 ettari di interrimento.

3 Quali sono gli obiettivi del progetto?

L'obiettivo è velocizzare il traffico ferroviario, creare uno spazio utilizzabile dal traffico su gomma in entrata e uscita dal **porto**, migliorare la sicurezza consolidando il piede di frana e creare uno spazio fruibile per i cittadini. Al momento il parco è ancora previsto nel progetto, ma non è detto che si farà: è stato oggetto delle principali riserve poste dalla commissione ministeriale di impatto ambientale, che chiede di limitare al minimo la frequentazione antropica di un'area sul piede della frana Barducci.

4 Quando costerà il Lungomare Nord e quanto tempo servirà per realizzarlo?

Il costo previsto è di 52,8 milioni di euro e dall'inizio dei lavori sono indicati 4 anni per completare l'intervento.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

5 Quali sono i soggetti coinvolti nel progetto?

Il protocollo firmato nell'ottobre 2017 ad **Ancona** coinvolge Rfi (capofila del progetto e principale finanziatore con 39,5 milioni) ministero delle Infrastrutture, Regione Marche, Autorità portuale e Comune di **Ancona**. L'opera è già finanziata. 6 Quali erano i tempi previsti inizialmente per il Lungomare Nord? La fine prevista per l'intervento, nel cronoprogramma iniziale, era entro l'anno 2023. 7 Perché il progetto è ancora fermo? Siamo ancora in attesa che si concluda l'iter per la valutazione di impatto ambientale avviata al ministero dell'Ambiente. Una pratica complessa, iniziata oltre 6 anni fa, nel maggio 2019, nel corso della quale Rfi ha dovuto fornire numerose integrazioni al progetto iniziale. 8 Perché il lungomare Nord è così importante per il traffico ferroviario? Perché, con la rettifica dei binari, consentirà ai treni di risparmiare dieci minuti di tempo in quel tratto, viaggiando fino a 200 km orari. 9 Perché è così importante anche per l'uscita Nord del **porto** di **Ancona**? Perché il lungomare è uno dei tre segmenti di cui si compone il collegamento su gomma a nord tra il **porto** di **Ancona** e l'autostrada A14, insieme al raddoppio della variante alla statale 16, già in corso, e al cosiddetto Ultimo miglio tra l'uscita di Torrette e la statale 16. Il progetto Lungomare Nord prevede infatti la realizzazione di una Flaminia bis lunga circa 800 metri, dedicata esclusivamente al traffico portuale, che dovrebbe collegare il varco doganale fino all'inizio dell'Ultimo miglio, poco prima dell'ex concessionaria Bartoletti.

10 E nell'attesa del Lungomare Nord cosa succede all'uscita dal **porto?**

Succede che il cantiere per l'Ultimo miglio è stato comunque avviato il 21 luglio scorso, con una soluzione progettuale temporanea che al momento non prevede la Flaminia-bis e riverserà il traffico del **porto** sull'attuale tracciato della vecchia Flaminia, fino a circa 500 metri dall'incrocio di via Conca, liberando la frazione di Torrette.

Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ancona, il lungomare nord si ferma sul molo paraflutti: «Ma l'ok a settembre»

ANCONA Calma e sangue freddo. Sono le virtù esercitate dalla Regione e dall'**Autorità portuale** all'indomani della pubblicazione delle osservazioni del Ministero dell'Ambiente al nuovo Prg portuali e contenenti alcuni elementi fortemente critici rispetto al progetto del Lungomare nord. La svolta APPROFONDIMENTI IL PARERE Prg porto, doccia fredda dal Ministero: «Incognita Grande frana, dubbi Lungomare nord» Come anticipato ieri dal Corriere Adriatico, infatti, i tecnici ministeriali hanno chiesto all'Authority di valutare l'ipotesi di non realizzare almeno una parte del complesso progetto di rettifica dei binari della linea Adriatica, il molo paraflutti lungo 500 metri denominato pennello. Un progetto importantissimo, nel complesso, visto che è prevista anche la costruzione di una seconda via Flaminia da adibire al transito dei camion. Se l'iter dovesse bloccarsi del tutto (e il Lungomare nord è scomparso dai radar nel progetto dell'Ultimo Miglio), il rischio è che il progetto della bretella tra via Flaminia e la Statale 16, il cui cantiere è partito a luglio, sia dimezzato, visto che i tir continuerebbero ad intasare la vecchia Flaminia uscendo dal porto fino all'imbocco della bretella. Tra l'altro, il nuovo assetto dell'uscita dallo scalo dorico è atteso da 37 anni e ancora oggi sono molte le criticità ed i punti oscuri. Da ultimi, quelli sollevati dal Ministero. «Quelle sono delle considerazioni, ma il Lungomare nord è gestito in una pratica apposita dalla Commissione ambiente» spiega l'assessore alle Infrastrutture della Regione Marche Francesco Baldelli. Le note ministeriali, invece, arrivano dalla Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (Sottocommissione Vas) che si è occupata della prima bozza del nuovo Piano regolatore **portuale** stesa dall'Authority. Due iter separati, insomma. «I tecnici non hanno dato alcuna prescrizione, ogni attività ha la sua pratica autonoma e quella che sta valutando il Lungomare nord è attiva da tempo» continua Baldelli. E ancora: «Sono sicuro che le due procedure troveranno un equilibrio». Dal Ministero, comunque, nelle osservazioni al Prg erano emersi alcuni dubbi. In particolare, legati alla posizione del Lungomare, che ricadrebbe interamente nella zona della Grande frana del 1982. Pennello compreso, che l'**Autorità portuale** vorrebbe sfruttare anche come limite estremo del porto, costruendo nello specchio d'acqua riparato che si andrebbe a creare una quarta darsena destinata «al settore turistico e da diporto», come ricorda la stessa Authority. Le perplessità. È qui che i tecnici hanno avuto da ridire. Scrivono: «L'estensione dell'ambito **portuale** a ponente insiste interamente sull'area della grande frana di Ancona». Anche su questo fronte, però, Baldelli rassicura. «È una questione già affrontata nella procedura indipendente». Che però è ferma al Ministero dell'Ambiente da tempo, con il parere (tra richieste di integrazioni e invio di materiale) atteso da ormai 6 anni, dal 2019. «A settembre ci attendiamo la conclusione dell'iter».



ANCONA Calma e sangue freddo. Sono le virtù esercitate dalla Regione e dall'Authority portuale all'indomani della pubblicazione delle osservazioni del Ministero dell'Ambiente al nuovo Prg portuali e contenenti alcuni elementi fortemente critici rispetto al progetto del Lungomare nord. La svolta APPROFONDIMENTI IL PARERE Prg porto, doccia fredda dal Ministero: «Incognita Grande frana, dubbi Lungomare nord» Come anticipato ieri dal Corriere Adriatico, infatti, i tecnici ministeriali hanno chiesto all'Authority di valutare l'ipotesi di non realizzare almeno una parte del complesso progetto di rettifica dei binari della linea Adriatica, il molo paraflutti lungo 500 metri denominato pennello. Un progetto importantissimo, nel complesso, visto che è prevista anche la costruzione di una seconda via Flaminia da adibire al transito dei camion. Se l'iter dovesse bloccarsi del tutto (e il Lungomare nord è scomparso dai radar nel progetto dell'Ultimo Miglio), il rischio è che il progetto della bretella tra via Flaminia e la Statale 16, il cui cantiere è partito a luglio, sia dimezzato, visto che i tir continuerebbero ad intasare la vecchia Flaminia uscendo dal porto fino all'imbocco della bretella. Tra l'altro, il nuovo assetto dell'uscita dallo scalo dorico è atteso da 37 anni e ancora oggi sono molte le criticità ed i punti oscuri. Da ultimi, quelli sollevati dal Ministero. «Quelle sono delle considerazioni, ma il Lungomare nord è gestito in una pratica apposita dalla Commissione ambiente» spiega l'assessore alle Infrastrutture della Regione Marche Francesco Baldelli. Le note ministeriali, invece, arrivano dalla Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (Sottocommissione Vas) che si è occupata della prima bozza del nuovo Piano regolatore portuale stesa dall'Authority. Due iter separati, insomma. «I tecnici non hanno dato alcuna prescrizione, ogni attività ha la sua pratica autonoma e quella che sta valutando il Lungomare nord è attiva da tempo» continua Baldelli. E ancora: «Sono sicuro che le

L'esito, ovviamente, è in capo al Ministero ma ci si attende un via libera, seppure con prescrizioni. Che potrebbero riguardare proprio il pennello, visto che è vero che quella del Prg è una procedura separata ma si tratta pur sempre di un iter in capo allo stesso dicastero. Le conclusioni Aiuta, in questo senso, il commento dell'**Autorità portuale**: «Il Lungomare nord è già oggetto di autonoma procedura di Valutazione dell'impatto ambientale, nella quale è stata già ampiamente valutata e documentata l'interazione frana/opere. La nuova richiesta della commissione tecnica verrà esaminata in tale contesto, anche in relazione alla creazione degli spazi della quarta darsena». Baldelli integra: «Se ci sono problemi, si risolveranno. Il Ministero dirà alle Ferrovie come sistemare le cose. Nel caso del pennello, magari dicendo di farlo in questo modo o in un altro». In entrambi i casi, comunque, traspare sicurezza circa le sorti del procedimento. Che sicuramente non subirà una battuta di arresto ma che potrebbe dover fare i conti con richieste di modifiche progettuali che potrebbero comunque dilatare ulteriormente i tempi già estesi dell'iter autorizzativo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)
Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nuovo Prg, Il Mase detta le regole «Studi approfonditi sulle correnti e impatto delle opere sui fondali»

La fattibilità della penisola al vaglio del ministero che in 100 pagine spiega che cosa si dovrebbe fare Si punta molto sull'impatto ambientale e sul potenziamento della rete stradale di accesso allo scalo

P.C.U.

Tutela ambientale e mitigazione degli effetti, l'impatto sulla vegetazione e sull'avifauna, ma soprattutto sulla popolazione residente nel capoluogo, la modifica delle correnti e in generale le conseguenze portate dai cambiamenti climatici.

L'Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico ha presentato la sua bozza di Piano Regolatore del Porto (Prp) e il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (Mase) ha risposto con un documento di quasi 100 pagine. Dopo le prescrizioni da parte dei cosiddetti stakeholder, dalle istituzioni agli enti coinvolti, l'Ap di Ancona ha ricevuto una lunga serie di richieste di approfondimenti.

Lacune a cui si dovrà dare una risposta attraverso studi e analisi approfonditi che richiederanno molto tempo, allungando quelli per l'adozione finale del Prp che si prospetta molto problematica. Ridisegnando il porto dorico di domani, attraverso una serie di interventi in alcuni casi molto impattanti, l'Autorità portuale di Ancona e le istituzioni locali, dalla Regione al Comune, dovranno tenere conto di molti fattori.

Nelle prescrizioni presentate dal Mase si parla, ad esempio, anche della famosa Penisola, il progetto futuristico che dovrebbe risolvere il problema degli spazi e dello sviluppo portuale.

Al momento siamo ancora nella fase embrionale, ma Ap e Regione (sempre che l'esito delle elezioni regionali tra un mese non cambino completamente gli scenari, senza dimenticare che il mandato dell'attuale presidente dell'Authority, Vincenzo Garofalo, è in scadenza tra pochi mesi) in primis sono uniti nel portare avanti quel progetto.

Ebbene, il Mase alla luce dei progetti, ripetiamo ancora sulla carta, per la fattibilità della Penisola e di altre opere portuali, chiede studi approfonditi in merito alle correnti, l'impatto sui fondali, sulla fauna marina e a come queste potrebbero cambiare con le nuove strutture da realizzare. Un capitolo importante delle richieste del Mase all'Autorità portuale riguarda l'impatto ambientale sulla salute delle popolazione, chiamando in causa i risultati del PIA 1; si tratta del progetto contro l'inquinamento del capoluogo promosso dal professor Floriano Bonifazi e commissionato da Regione, Comune e proprio l'Authority addirittura prima del Covid, a cui non farà seguito il PIA 2 visto che la consulenza di Bonifazi con l'attuale giunta non è mai partita.

Tra i doveri dell'AP anche un approfondimento del Piano di potenziamento della rete stradale urbana



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di accesso al porto visto l'incremento di traffico che il Prp produrrà. Infine una curiosità, ossia la richiesta del Ministero sul Molo Clementino e sul pacchetto di misure previste per la richiesta VIA/VAS che in questo momento è proprio al vaglio dello stesso Mase.

p.cu.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)
Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Questa sera agli Archi un'iniziativa con i responsabili del movimento per la Palestina

Global Flotilla, missione per Gaza «Salpare per rompere il silenzio»

La Global Sumud Flotilla è la più grande missione marittima civile mai realizzata per rompere l'assedio di Gaza. E prevede decine di barche, con centinaia di persone a bordo da quarantaquattro Paesi del mondo - tra cui medici, avvocati, giornalisti, attivisti, artisti - che salperanno tra agosto e settembre da diversi porti del Mediterraneo con l'obiettivo di sollevare l'attenzione internazionale sul blocco internazionale e umanitario che colpisce la striscia. Il tema sarà approfondito nell'appuntamento «Gaza arriviamo», organizzato da Andrea Nobili, candidato indipendente Avs per il Consiglio regionale delle Marche. L'incontro sarà stasera alle 21 in piazza del Crocifisso e rientra tra le iniziative del laboratorio politico Il Punto, coordinato da Nobili in vista delle elezioni regionali del 28 e 29 settembre. Intervengono Maria Elena Delia referente Italia Global Movement to Gaza, Silvia Severini referente Marche Global Movement to Gaza, Ammar Hamadneh attivista palestinese, Andrea Bellardinelli operatore umanitario. Introduce il dibattito Andrea Nobili, che spiega: «Salpare, per rompere il silenzio. Qualcuno potrà dire che non è un tema da campagna elettorale regionale. Noi pensiamo il contrario. Perché la politica non può ridursi solo a pratica amministrativa, è anche responsabilità etica, capacità di tenere lo sguardo sul mondo e difendere i diritti umani. L'embargo e il blocco che da anni soffocano il popolo palestinese è un tema che riguarda anche noi, qui nelle Marche, qui ad Ancona, porto del Mediterraneo e crocevia di popoli e di diritti. Riguarda la nostra capacità di scegliere da che parte stare quando migliaia di bambini muoiono per fame e mancanza di cure. La politica, anche quella regionale, non può far finta di nulla. Ancona, città di mare, deve essere luogo di dialogo e di pace, non di indifferenza».

7

FRONTE DEL PORTO
Ancona

Nuovo Prg, Il Mase detta le regole

«Studi approfonditi sulle correnti e impatto delle opere sui fondali»

La fattibilità della proposta di taglio del ministro che in 100 pagine spiega che cosa si dovrebbe fare. Si punta molto sull'impatto ambientale e sul potenziamento della rete stradale di accesso allo scalo.



Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha deciso di affidare la progettazione del nuovo porto di Ancona a un unico studio di fattibilità. Il documento, che in 100 pagine spiega che cosa si dovrebbe fare, si punta molto sull'impatto ambientale e sul potenziamento della rete stradale di accesso allo scalo. Il ministro ha deciso di affidare la progettazione del nuovo porto di Ancona a un unico studio di fattibilità. Il documento, che in 100 pagine spiega che cosa si dovrebbe fare, si punta molto sull'impatto ambientale e sul potenziamento della rete stradale di accesso allo scalo.

Global Flotilla, missione per Gaza «Salpare per rompere il silenzio»

La Global Sumud Flotilla è la più grande missione marittima civile mai realizzata per rompere l'assedio di Gaza. E prevede decine di barche, con centinaia di persone a bordo da quarantaquattro Paesi del mondo - tra cui medici, avvocati, giornalisti, attivisti, artisti - che salperanno tra agosto e settembre da diversi porti del Mediterraneo con l'obiettivo di sollevare l'attenzione internazionale sul blocco internazionale e umanitario che colpisce la striscia. Il tema sarà approfondito nell'appuntamento «Gaza arriviamo», organizzato da Andrea Nobili, candidato indipendente Avs per il Consiglio regionale delle Marche. L'incontro sarà stasera alle 21 in piazza del Crocifisso e rientra tra le iniziative del laboratorio politico Il Punto, coordinato da Nobili in vista delle elezioni regionali del 28 e 29 settembre. Intervengono Maria Elena Delia referente Italia Global Movement to Gaza, Silvia Severini referente Marche Global Movement to Gaza, Ammar Hamadneh attivista palestinese, Andrea Bellardinelli operatore umanitario. Introduce il dibattito Andrea Nobili, che spiega: «Salpare, per rompere il silenzio. Qualcuno potrà dire che non è un tema da campagna elettorale regionale. Noi pensiamo il contrario. Perché la politica non può ridursi solo a pratica amministrativa, è anche responsabilità etica, capacità di tenere lo sguardo sul mondo e difendere i diritti umani. L'embargo e il blocco che da anni soffocano il popolo palestinese è un tema che riguarda anche noi, qui nelle Marche, qui ad Ancona, porto del Mediterraneo e crocevia di popoli e di diritti. Riguarda la nostra capacità di scegliere da che parte stare quando migliaia di bambini muoiono per fame e mancanza di cure. La politica, anche quella regionale, non può far finta di nulla. Ancona, città di mare, deve essere luogo di dialogo e di pace, non di indifferenza».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Ancona e porti dell'Adriatico centrale

RIGENERAZIONE URBANA

I progetti degli studenti dal 30 agosto alla festa del mare di Ancona

Si terrà dal 30 agosto al 6 settembre 2025, all'interno della Festa del mare di **Ancona**, la Summer School internazionale «**Ancona** Waterline Lab. Reconections between **Ancona**'s historical harbour area and its Marina, along the city's waterfront» che vedrà la partecipazione di circa 80 studenti e studentesse italiani e internazionali appartenenti a 19 Università di 10 Paesi differenti, supervisionati da circa 15 docenti, 10 tutor e diversi esperti di settore. Durante la Summer School i partecipanti dovranno sviluppare progetti di rigenerazione architettonica, urbana e paesaggistica legati alla riconnessione delle aree che costituiscono l'arco portuale della città di **Ancona**. Supportati da sopralluoghi, lezioni, talk e incontri, gli studenti e le studentesse elaboreranno visioni spaziali, riconsegnando alla città legami e relazioni tra terra e mare, producendo elaborati che verranno presentati in una esposizione all'interno del convegno internazionale. Il workshop - che si chiuderà all'interno della Festa del Mare di **Ancona** con un convegno internazionale sul tema del rapporto fra città e fronti portuali - si propone di indagare le possibilità di riconnessione tra parti strategiche della città, attualmente destinate a infrastrutture e aree produttive, ricostruendone il naturale rapporto con il mare.

«**Ancona** Waterline Lab - dichiara il Rettore Prof. Gian Luca Gregori - rappresenta un momento di alta formazione e confronto, ma soprattutto un'occasione per ripensare il rapporto tra città e mare immaginando scenari futuri anche grazie a energie e competenze internazionali. Un'occasione di formazione e ricerca che diventa anche motore di innovazione e sviluppo per il territorio».

L'obiettivo generale, infatti, è quello di immaginare, per l'area portuale di **Ancona**, un sistema di spazi pubblici di qualità, salvaguardando le necessità economico-produttive degli ambiti portuali, capaci di fungere da elementi di riconnessione, rompendo l'isolamento del **porto** turistico e della costa nord e individuando potenziali luoghi urbani attrattivi, capaci di offrire ricezione turistica in un sistema continuo con il centro della città.

La Summer School «**Ancona** Waterline Lab» si inserisce all'interno di un quadro istituzionale di supporto alle attività scientifiche che comprende l'Agenzia del Demanio e le relative attività del Piano Città degli Immobili Pubblici del Comune di **Ancona**, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, la Capitaneria di **Porto di Ancona**, il Cluster Marche Yachting and Cruising, il Museo Archeologico Nazionale delle Marche.



Fano: Combattimenti, navi storiche e matrimoni che hanno segnato un'epoca: il medioevo torna d'attualità con 'I Malatesta a Fano'

I profumi di un tempo, i mercatini storici, la convivialità di un'epoca che - per certi versi - vorremmo restasse sempre attuale. Il medioevo, che anche a Fano ha lasciato una forte eredità. Lo sanno bene gli organizzatori de 'I Malatesta a Fano' - in un recente passato nota anche come 'Palio delle Contrade' -, che attraverso rievocazioni, combattimenti, giochi, abiti storici e addobbi sono pronti a far fare a fanesi e turisti un viaggio nel tempo. L'appuntamento è per il prossimo fine settimana. Ricco il programma che partirà con l'inaugurazione di venerdì 29 agosto al **porto** di Fano - con l'arrivo di ben cinque imbarcazioni storiche dalla Romagna - e che proseguirà fino allo spettacolo pirotecnico silenzioso - finalmente 'pet friendly' - di domenica sera. Nel mezzo una moltitudine di eventi sparsi soprattutto in centro storico, con una ritrovata centralità anche per il Pincio, che tornerà a essere il cuore degli accampamenti militari. Il merito è ancora una volta dell'associazione La Pandolfaccia, gruppo di volontari - e volenterosi - che festeggia (anche) così i suoi primi quarant'anni di attività. Decisivo il contributo storico scientifico del Centro Studi Malatestiani, oltre al contributo di Regione Marche, Comune di Fano e di tutta una serie di sponsor privati. Senza dimenticare Confcommercio Fano, da cui partì la scintilla nel lontano '86. La formula sarà leggermente rinnovata nei contenuti, ma certi cavalli di battaglia - talvolta anche in senso letterale - non verranno di certo cambiati. La ricostruzione storica, rigorosa e filologica, sarà ancora la regina di una festa che sarà culturale ancor più che folkloristica. Non mancheranno i mercatini, gli spettacoli - tra cui l'irrinunciabile matrimonio di Pandolfo Malatesta - e tante attività dedicate anche ai bambini. Per tre giorni e tre notti le vie e le piazze del centro storico si trasformeranno in un immenso palcoscenico a cielo aperto, dove storia, spettacoli e musiche s'intrecceranno con rievocazioni di nobili gesta. Compreso l'arrivo trionfale di Pandolfo III Malatesta, ma anche il torneo cavalleresco delle quattro contrade. "Una ricostruzione studiata nei dettagli - ha spiegato il presidente della Pandolfaccia Fabio Frattesi -, ma una gara vera e propria con tanto di vincitore". In altre parole, si farà sul serio, tra armigeri, sbandieratori, musicisti, nobili dame e prodi cavalieri, insieme a falconieri e artisti di strada che animeranno il centro. Qualità, dunque, ma anche quantità, data la presenza di trecento figuranti tra 'autoctoni' e gruppi ospiti. A questi si aggiungeranno gli studenti del Liceo Nolfi Apolloni, ancora una volta in veste di ciceroni lungo un percorso prestabilito tra i luoghi storici di una Fano tutta da riscoprire. A 'dare i numeri' è stato lo stesso Frattesi, orgoglioso del grande lavoro svolto dai tanti volontari. "Quest'anno la Pandolfaccia ha festeggiato i suoi 40 anni - ha evidenziato -, una realtà molto radicata nel territorio e che comprende oggi circa 140 soci di età diverse" Lieto dei traguardi raggiunti lo stesso presidente



di Alberghi Consorziati Luciano Cecchini. "Anni fa - ha detto - ho lasciato questa manifestazione nelle mani di questi ragazzi che svolgono sempre un lavoro certosino, un gruppo che cresce mentre in altri posti i giovani tendono a disaffezionarsi a questo tipo di iniziative. Qui - ha concluso - le radici malatestiane sono ben piantate, come testimoniano i codici malatestiani che abbiamo nella nostra città, e che spero troveranno una degna collocazione nella nuova biblioteca". Anche la presidente di Confcommercio Fano si è detta fiera di questa manifestazione che "evidenzia la radice storica della nostra città, crocevia di commercio, arte e cultura. Un evento in grado di dimostrare la vivacità della nostra Fano, tanto apprezzata anche dai turisti. Si parla tanto di una stagione sottotono, invece noi abbiamo avuto davvero tanti stranieri. Tedeschi, francesi, olandesi. Ma anche messicani, che si sono detti entusiasti della nostra città così a misura d'uomo. Sta a noi valorizzarla anche attraverso iniziative come questa e La Fano dei Cesari".

IL PROGRAMMA VENERDÌ Ore 17.30 Apertura manifestazione Arrivo della flotta delle imbarcazioni storiche - **Porto** Dalle 17.00 alle 20.00 "Tra Arte e Storia" Percorso gratuito per scoprire curiosità e storia dei luoghi malatestiani. Partenza del tour dal Bastione del Nuti - Pincio A cura degli studenti dell'istituto "Nolfi-Apolloni" Ore 19.00 Apertura Taverna del Pellegrino Villaggio medievale, giochi per bambini, musica e spettacoli - Pincio Ore 20.45 Corteo dal Pincio alla Darsena Borghese Ore 21.00 Suntuoso arrivo a Fano di Pandolfo III Malatesta - Darsena Borghese Ore 22.00 Celebrazioni per il ritorno a Fano del Signore Pandolfo III Malatesta Spettacoli a cura del Gruppo Storico Malatestiano "La Pandolfaccia" - Pincio Ore 22.30 Concerto del gruppo musicale "Folk Notes" Taverna del Pellegrino - Pincio

SABATO Ore 9.00 (o 10.00) Partenza della veleggiata su imbarcazioni storiche fino a Marotta Possibilità di partecipare alla navigazione - posti limitati Dalle 17.00 alle 20.00 "Tra Arte e Storia" Percorso gratuito per scoprire curiosità e storia dei luoghi malatestiani. Partenza del tour dal Bastione del Nuti - Pincio A cura degli studenti dell'istituto "Nolfi-Apolloni" Ore 19.00 Apertura villaggio medievale Taverna del Pellegrino, mercato storico, campo d'arme, giochi per bambini, musica e spettacoli - Pincio e vie del centro Ore 19.00 Spettacolo di Burattini "I pasticci di Babbeo" a cura di "Acrobati del Borgo" - Corte Malatestiana Ore 19.45 Didattica e dimostrazione di campo d'arme - Pincio Dalle 20.00 Animazione e spettacoli Pincio e vie del centro storico a cura di: - Acrobati del Borgo - Diavoli Rossi - Sbandieratori di Medicina - Le ali della terra - I Malafesta - Steso Ore 20.15 Partenza Cortei Nuziali e Rievocazione Storica dello sposalizio tra Pandolfo III Malatesta e Paola Bianca Malatesta - Sagrato del Duomo Ore 21.00 Banchetto Nuziale con spettacoli ed intrattenimento - Cassero Malatesta - Piazza XX Settembre Menu storico a cura di "Muma Ristorante Fano" Possibilità di partecipare al banchetto - posti limitati Ore 22.30 Concerto del gruppo musicale "Paddy Rovers" Taverna del Pellegrino - Pincio Ore 23.00 Spettacolo "Acrobati del Borgo" - Cassero Malatesta - Piazza XX Settembre

DOMENICA Dalle 17.00 alle 20.00 "Tra Arte e Storia" Percorso gratuito per scoprire curiosità e storia dei luoghi malatestiani. Partenza del

tour dal Bastione del Nuti - Pincio A cura degli studenti dell'istituto "Nolfi-Apolloni" Ore 19.00 Apertura villaggio medievale Taverna del Pellegrino, mercato storico, campo d'arme, giochi per bambini, musica e spettacoli - Pincio e vie del centro Ore 19.00 Spettacolo di Burattini "Manigoldo e il diavolo" a cura di "Acrobati del Borgo" - Corte Malatestiana Ore 19.45 Didattica e dimostrazione di campo d'arme - Pincio Dalle 20.00 Animazione e spettacoli Pincio e vie del centro storico a cura di: - Acrobati del Borgo - Diavoli Rossi - Sbandieratori di Medicina - Le ali della terra - I Malafesta - Steso Ore 21.00 Corteo storico e spettacoli - Cassero Malatesta - Piazza XX Settembre Ore 21.30 Spettacolo "Diavoli Rossi" - Cassero Malatesta - Piazza XX Settembre Ore 22.00 Torneo cavalleresco delle 4 contrade Castel dei mammoli, Porta nova, San Francesco, Vescovado Assegnazione del XII Palio delle Contrade e Saluti al 2026 Ore 22.15 Concerto del gruppo musicale "I Malafesta" Taverna del Pellegrino - Pincio Ore 22.30 Spettacolo di teatro della bandiera "Orfeo ed Euridice - La musica è amore" a cura degli sbandieratori del Gruppo Storico "La Pandolfaccia" - Cassero Malatesta - Piazza XX Settembre Spettacolo pirotecnico Pet Friendly È attivo il servizio di notizie in tempo reale tramite Whatasapp e Telegram di Vivere Ancona. Per Whatsapp iscriversi al canale <https://vivere.me/waVivereAncona> oppure aggiungere il numero alla propria rubrica ed inviare allo stesso numero un messaggio. Per Telegram cercare il canale @vivereAncona o cliccare su t.me/vivereancona Seguici su Facebook e Twitter Questo è un articolo pubblicato il 26-08-2025 alle 15:55 sul giornale del 27 agosto 2025 18 letture Commenti.

Alla scoperta della Civitavecchia sotterranea con Roberta Galletta

redazione web CIVITAVECCHIA - Domani sera alle 21 alla Calata Principe Tommaso, davanti alla Fontana del Vanvitelli, si terrà il quarto e ultimo appuntamento della rassegna Il Porto Narrato - Quattro luoghi iconici del Porto Storico di Civitavecchia con Roberta Galletta. Protagonista dell'incontro sarà la Civitavecchia Sotterranea, patrimonio ancora poco conosciuto ma ricco di storia e suggestione, al centro di un racconto che unirà archeologia, memoria e prospettive future. Già nel 2017, con otto domeniche di visite guidate, gli ambienti sotterranei di 1500 metri quadrati, un tempo antiche rivendite del pesce e poi sede del Terminal del Gusto, avevano suscitato grande interesse. Si tratta di spazi straordinari, documentati persino nei disegni di Leonardo da Vinci, ma rimasti chiusi negli ultimi anni dopo un tentativo commerciale fallito. Oggi l'area, all'asta a circa 900mila euro, resta un'opportunità culturale e turistica che, come ricordato dalla stessa Galletta, istituzioni e comunità dovrebbero cogliere. La serata, a partecipazione libera e gratuita, è resa possibile grazie al sostegno della Bcc di Roma, operatori locali e dell'Adsp. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Alla scoperta della Civitavecchia sotterranea con Roberta Galletta

CIVITAVECCHIA - Domani sera alle 21 alla Calata Principe Tommaso, davanti alla Fontana del Vanvitelli, si terrà il quarto e ultimo appuntamento della rassegna Il Porto Narrato - Quattro luoghi iconici del Porto Storico di Civitavecchia con Roberta Galletta. Protagonista dell'incontro sarà la Civitavecchia Sotterranea, patrimonio ancora poco conosciuto ma ricco di storia e suggestione, al centro di un racconto che unirà archeologia, memoria e prospettive future. Già nel 2017, con otto domeniche di visite guidate, gli ambienti sotterranei di 1500 metri quadrati, un tempo antiche rivendite del pesce e poi sede del Terminal del Gusto, avevano suscitato grande interesse. Si tratta di spazi straordinari, documentati persino nei disegni di Leonardo da Vinci, ma rimasti chiusi negli ultimi anni dopo un tentativo commerciale fallito. Oggi l'area, all'asta a circa 900mila euro, resta un'opportunità culturale e turistica che, come ricordato dalla stessa Galletta, istituzioni e comunità dovrebbero cogliere. La serata, a partecipazione libera e gratuita, è resa possibile grazie al sostegno della Bcc di Roma, operatori locali e dell'Adsp. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



La Provincia di Civitavecchia
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Alla scoperta della Civitavecchia sotterranea

Stasera alle 21 alla Calata Principe Tommaso, davanti alla Fontana del Vanvitelli, si terrà il quarto e ultimo appuntamento della rassegna Il Porto Narrato - Quattro luoghi iconici del Porto Storico di Civitavecchia con Roberta Galletta. Protagonista dell'incontro sarà la Civitavecchia Sotterranea, patrimonio ancora poco conosciuto ma ricco di storia e suggestione, al centro di un racconto che unirà archeologia, memoria e prospettive future. Già nel 2017, con otto domeniche di visite guidate, gli ambienti sotterranei di 1500 metri quadrati, un tempo antiche rivendite del pesce e poi sede del Terminal del Gusto, avevano suscitato grande interesse. Si tratta di spazi straordinari, documentati persino nei disegni di Leonardo da Vinci, ma rimasti chiusi negli ultimi anni dopo un tentativo commerciale fallito. Oggi l'area, all'asta a circa 900mila euro, resta un'opportunità culturale e turistica che, come ricordato dalla stessa Galletta, istituzioni e comunità dovrebbero cogliere. La serata, a partecipazione libera e gratuita, è resa possibile grazie al sostegno della Bcc di Roma, operatori locali e dell'Adsp. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

4

CIVITAVECCHIA

27 agosto 2025

Il voto proseguono alacremente: termineranno a marzo

Borgata Aurelia, 12 posti per il "Dopo di noi"



Alla scoperta della Civitavecchia sotterranea



NotaForm

HAI PERSO L'ANNO?

RECUPERALO CON NOI!

ISCRIVITI PER SETTEMBRE

12 INDIRIZZI DI STUDIO TRA LICEI E ISTITUTI TECNICI

VITERBO Via A. Pacinotti, 8
CIVITAVECCHIA Piazza V. Emanuele II, 18

www.notaform.it
notaformant@gmail.com

800-168726

Cronache di Napoli
Napoli

L'AVARIA DURANTE LA CROCIERA MSC

Ripartito dopo il lunedì nero il viaggio della World Europa

NAPOLI (fr.pa.) - È ripartita nella notte, in direzione Messina, la nave da crociera Msc World Europa, rimasta bloccata per quasi dieci ore ieri mattina al largo di Ponza a causa di un guasto ai motori. Lunga quanto tre campi di calcio, la nave era salpata domenica da Genova con 8.585 persone a bordo - 6.496 crocieristi e 2.089 membri dell'equipaggio - ed era diretta a **Napoli** quando le eliche si sono fermate improvvisamente a otto miglia dall'isola. Dai primi controlli, l'avaria sarebbe stata causata da immemmm, ="1ZIRM.2729. un guasto elettrico. A R` bordo non si sono registrati disagi gravi: i ser- 1vizi essenziali sono stati garantiti dai generatori, anche se alcuni passeggeri hanno lamentato la mancanza d'acqua e molti hanno appreso dell'incidente solo dai media. Due rimorchiatori hanno assistito l'imbarcazione fino al **porto** di **Napoli**, dove sono intervenute anche le motovedette della Guardia Costiera di Ponza e **Napoli**. Dopo le verifiche tecniche, la nave ha ripreso la regolare navigazione nella notte, tra canti e balli dei passeggeri che hanno salutato la ripartenza.

8

Napoli

CRONACHE DI NAPOLI
Mercoledì 27 Agosto 2025

San Carlo, è rottura totale sul nuovo sovrintendente
Oggi la parola passa ai giudici chiamati a esaminare il ricorso di Manfredi

Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha deciso di non rinnovare la carica di direttore generale della San Carlo di Napoli. La decisione è stata annunciata dal ministro della Salute, Roberto Speranza, che ha sottolineato che la gestione della casa di cura non ha soddisfatto le aspettative. Il ricorso di Manfredi è stato depositato in tribunale.

L'AVARIA DURANTE LA CROCIERA MSC
Ripartito dopo il lunedì nero il viaggio della World Europa

NAPOLI (fr.pa.) - È ripartita nella notte, in direzione Messina, la nave da crociera Msc World Europa, rimasta bloccata per quasi dieci ore ieri mattina al largo di Ponza a causa di un guasto ai motori. Lunga quanto tre campi di calcio, la nave era salpata domenica da Genova con 8.585 persone a bordo - 6.496 crocieristi e 2.089 membri dell'equipaggio - ed era diretta a **Napoli** quando le eliche si sono fermate improvvisamente a otto miglia dall'isola. Dai primi controlli, l'avaria sarebbe stata causata da immemmm, ="1ZIRM.2729. un guasto elettrico. A R` bordo non si sono registrati disagi gravi: i ser- 1vizi essenziali sono stati garantiti dai generatori, anche se alcuni passeggeri hanno lamentato la mancanza d'acqua e molti hanno appreso dell'incidente solo dai media. Due rimorchiatori hanno assistito l'imbarcazione fino al **porto** di **Napoli**, dove sono intervenute anche le motovedette della Guardia Costiera di Ponza e **Napoli**. Dopo le verifiche tecniche, la nave ha ripreso la regolare navigazione nella notte, tra canti e balli dei passeggeri che hanno salutato la ripartenza.

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

Pagina 104

Napoli Today

Napoli

La Msc World Europa arrivata a Napoli: verifiche per permettere la ripartenza

A bordo 8.500 persone che aspettano di raggiungere la prossima tappa: Messina. La nave da crociera Msc World Europa è arrivata come previsto al porto di Napoli alle ore 21. Sono in corso le verifiche e le operazioni d'imbarco e sbarco. Così come ricordato ieri dalle note di aggiornamento di Msc Crociere, "la situazione è sotto controllo", c'è stato il guasto all'impianto elettrico, il problema è rientrato e la nave potrebbe già salpare stamattina per la prossima tappa, Messina. "salvo ulteriori problemi". Infatti, non è ancora arrivata la conferma della partenza, che arriverà solo "dopo la conclusione dell'ispezione a Napoli al momento dell'arrivo". Così come ricordato dalle note di aggiornamento di Msc.


Napoli Today

La Msc World Europa arrivata a Napoli: verifiche per permettere la ripartenza



08/26/2025 06:40

A bordo 8.500 persone che aspettano di raggiungere la prossima tappa: Messina. La nave da crociera Msc World Europa è arrivata come previsto al porto di Napoli alle ore 21. Sono in corso le verifiche e le operazioni d'imbarco e sbarco. Così come ricordato ieri dalle note di aggiornamento di Msc Crociere, "la situazione è sotto controllo", c'è stato il guasto all'impianto elettrico, il problema è rientrato e la nave potrebbe già salpare stamattina per la prossima tappa, Messina. "salvo ulteriori problemi". Infatti, non è ancora arrivata la conferma della partenza, che arriverà solo "dopo la conclusione dell'ispezione a Napoli al momento dell'arrivo". Così come ricordato dalle note di aggiornamento di Msc.

Napoli Today

Napoli

Msc World Europa ripartita in direzione Messina dopo l'avaria: problemi ai motori risolti

Era arrivata al porto di Napoli intorno alle 21 di ieri. È ripartita nella notte, direzione Messina, la Msc World Europa, nave da crociera rimasta ieri diverse ore ferma al largo di Ponza a causa di un'avaria ai motori. Dopo una sosta a Napoli (dov'è arrivata nella serata di ieri) e le verifiche tecniche di rito in questi casi, ha ripreso la normale navigazione. World Europa era arrivata al porto di Napoli intorno alle 21 dopo una giornata trascorsa comunque abbastanza serenamente dalle 8.500 persone a bordo tra passeggeri ed equipaggio.



E' sbarcata a Napoli la Msc World Europa. I passeggeri: "Poche comunicazioni"

In avaria dalle prime ore del mattino a largo di Ponza, la nave da crociera ha attraccato in serata alla Stazione Marittima "Prima dicevano un'ora, poi due, poi tre. E' stata tosta, sono ancora agitata". Nei racconti dei passeggeri l'ansia provata a bordo e al contempo il sollievo dopo una disavventura comunque senza conseguenze. E' entrata nel porto di Napoli intorno alle 20 la Msc World Europa, dopo una giornata lunghissima, iniziata alle 5 del mattino con . A bordo circa 8500 persone, sommando i vacanzieri e i poco più di 2000 membri dell'equipaggio. Nel pomeriggio, dopo aver riparato il guasto, la nave riparte verso Napoli scortata da un rimorchiatore e una motovedetta della guardia costiera. "I servizi hanno sempre funzionato e i passeggeri hanno ricevuto continua assistenza" fa sapere Msc. Versione confermata dagli ospiti che sbarcano alla stazione Marittima (per darsi il cambio con chi intanto aveva atteso per tutto il giorno di imbarcarsi) poco dopo le 21. Aggiungendo però qualche dettaglio sui ritardi di comunicazione a bordo: "Abbiamo avuto un po' di timore perché nessuno ci diceva cos'era successo. Dopo tante ore ci hanno comunicato un guasto elettrico, dicendo che la situazione era sotto controllo".



Disavventura a lieto fine per la nave Msc World Europa

Il gigante del mare aveva avuto un'avaria al largo di Ponza. Paura e attesa per i passeggeri della crociera che è ripartita all'alba da **Napoli**. Le luci della città galleggiante targata MSC World Europa sono arrivate nel **porto** di **Napoli** intorno alle 20 di ieri sera. Affacciati ai ponti e ai balconi della nave da crociera gran parte dei circa 6500 passeggeri che avevano vissuto una giornata non facile, dopo un'avaria all'impianto elettrico otto miglia a largo di Ponza. In realtà ci sono volute diverse ore per risolvere il guasto. La nave è stata raggiunta dalla guardia costiera e poi da due rimorchiatori, anche se i tecnici sono riusciti a farle riprendere l'autonoma navigazione intorno alle 15. In circa 900 sono saliti sulla nave a **Napoli**, dopo aver atteso nella Stazione marittima per oltre 8 ore. Poi la World Europa si è preparata a ripartire. Il via libera dopo la verifica tecnica all'alba di oggi ha consentito di farla salpare verso Messina, per poi fare tappa a Malta, Barcellona, Marsiglia, Genova. Il ritorno a **Napoli** lunedì prossimo.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

INTERVISTA NAUTICA DA DIPORTO, DANESE E TITI PRONTI A INVESTIRE. IL FUTURO PRESIDENTE: «IL WATERFRONT SARÀ INTERAMENTE DEDICATO A BARCHE E YACHT, NON VOGLIO VEDERE POSTI VUOTI»

«Brindisi sarà un grande porto»

Il commissario Mastro: lavorerò per sviluppare anche lo scalo industriale

ANDREA PEZZUTO

Il porto interno di Brindisi è destinato a cambiare radicalmente volto. Il commissario dell'Autorità portuale Francesco Mastro (che a breve dovrebbe essere ufficializzato come presidente dell'ente) è un velista di lungo corso e ha spinto parecchio, nella sua qualità di delegato di Emiliano per la nautica e di componente del Comitato di gestione portuale per la Regione, affinché il nuovo Piano regolatore portuale di Brindisi prevedesse la trasformazione del lungomare in un grande spazio al servizio di barche e yacht. Su questo fronte, bolle in pentola una manifestazione d'interesse da parte del presidente del Distretto nautico pugliese, Giuseppe Danese, per ottenere la concessione delle banchine del porto interno. Al suo fianco dovrebbe esserci l'operatore portuale Teo Titi. Non a caso, nei giorni scorsi su questo giornale l'ex presidente dell'ente portuale, Ugo Patroni Griffi, ha affermato che Brindisi potrà diventare una piccola Montecarlo grazie al partenariato pubblico-privato con due operatori particolarmente dinamici come Titi e Danese. Il primo gestisce da anni il tratto centrale del lungomare Regina Margherita, dove ormeggiano grandi yacht. Danese, invece, ha in concessione il segmento prospiciente piazzale Lenio Flacco. «Brindisi è la mia priorità. La conosco da tanti anni e la preferisco a tutti i porti. Voglio portarla ai vertici della portualità adriatica, non solo del sistema portuale», mette in chiaro Mastro. Con il Comune di Brindisi è già in corso una interlocuzione per mettere mano quanto prima al waterfront. «Quei parabordi sul lungomare spariranno, ho già dato indicazioni. Avevano senso con il vecchio Piano regolatore, ma con il nuovo, nel quale ho voluto che venisse inserita la previsione della nautica da diporto sul lungomare, non possono rimanere. Nel porto interno voglio le barche a vela e gli yacht, che portano prestigio e soldi. Quel pezzettino che oggi ha in concessione Danese deve estendersi su tutto il lungomare. Non voglio vedere posti vuoti». Il commissario garantisce di condividere con il sindaco Pino Marchionna una visione comune, che verrà trasposta in una co-pianificazione tra i due enti «alla quale voglio mettere mano già entro la fine dell'anno», assicura Mastro. «Il lungomare deve diventare un luogo vissuto dai diportisti, che scendono dalle loro barche e vanno a spendere soldi nei negozi del centro, vivendo la città.

Con il Comune stiamo buttando giù una serie di progetti. Con 200-300 barche stazionate sul lungomare, l'offerta di nuove attività commerciali verrà da sé. Magari il Comune potrà prevedere incentivi per potenziare l'offerta commerciale al servizio dei diportisti». E presto anche i silos che sovrastano il porto interno potrebbero essere impreziositi da opere di street art come accaduto a Bari. La Meridiana Agri srl di Altamura, che produce e vende mangimi per animali da allevamento e da cortile, ha infatti



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

rilevato la Indesil, divenendo proprietaria dei silos.

La volontà del nuovo titolare, Vincenzo Lanzone, è di mettere i grandi contenitori a disposizione di artisti che possano valorizzarne l'impatto estetico.

Oltre a questi aspetti più «romantici», c'è poi da ridisegnare e rilanciare la parte commerciale e industriale del porto, in crisi per la fine del ciclo della centrale a carbone e del petrolchimico, che significavano grandi traffici di rinfuse liquide e solide. Alla luce della (irreversibile) smobilitazione della chimica di base, ci si interroga ad esempio sull'attualità del progetto di raddoppio del Molo Polimeri al servizio di Eni Versalis. «Il progetto resta attuale e utile - spiega il commissario Mastro - sia perché a oggi il polo chimico è funzionante sia perché consentirebbe una delocalizzazione delle navi che attualmente trasportano gpl e di quelle che eventualmente porteranno gnl». Sì, perché dopo che è passato l'emendamento al DI Infrastrutture sul finanziamento da 35 milioni di euro dei depositi di gnl, adesso Edison non avrà più alibi per traccheggiare e dovrà partire con i lavori di costruzione entro fine anno (quando scadrà l'ennesima proroga). «Penso che, con l'ottenimento del finanziamento, finalmente Edison inizierà le sue attività. L'Autorità portuale - afferma Mastro - non può negare la concessione. Tra l'altro, l'autorizzazione unica a Edison è stata rilasciata nell'agosto del 2022 da un governo (Draghi, ndr) che aveva al suo interno anche partiti i cui esponenti si oppongono adesso a questo investimento». L'altro fronte aperto è quello della banchina Enel: con il phase out dal carbone di fatto confermato al 2025, quell'area dovrebbe essere smantellata entro pochi mesi, come da cronoprogramma. Ma i tentennamenti del governo, che ora pare orientato a far slittare di addirittura 13 anni lo smantellamento della centrale a carbone per questioni di sicurezza energetica, pongono seri interrogativi sul da farsi. Anche perché alcuni grandi operatori bussano alla porta per richiedere la concessione di quella pregiata banchina. «Dobbiamo capire cosa fa il governo: se resta Enel, va bene, perché all'Autorità portuale entrano soldi. Viceversa, la banchina va liberata subito perché in quell'area vanno sviluppati altri progetti, a partire da quelli previsti nel decreto del governo sulla cantieristica navale per la produzione di energia eolica in mare. Il Mase e il Mit si parlino - chiosa il numero uno dell'Authority - perché uno dice che su quella banchina ci va il carbone fino al 2038 mentre l'altro dice che ci vanno le pale eoliche».

Il commissario per la bonifica Vito Felice Uricchio si è rivolto all'Istituto per ottenere una seconda deperimetrazione e restringere i confini del Sin, il Sito d'interesse nazionale

Zone non più inquinate L'Ispra "apre" alla richiesta di liberare le aree a mare

D.P.A.

Alla richiesta del commissario per la bonifica, Vito Felice Uricchio, di restringere attraverso una seconda deperimetrazione il Sin di Taranto (Sin sta per Sito di interesse nazionale), l'Ispra risponde positivamente. La riconfigurazione del Sin per liberare le aree a mare che non risultano più inquinate, può quindi prendere il via.

Nelle scorse settimane Uricchio aveva dichiarato: «I dati che abbiamo sono positivi. Mi chiedo perché la deperimetrazione del Sin non sia già stata fatta nel 2009, quando i dati Ispra erano favorevoli e già allora ci consentivano di fare quanto messo in cantiere adesso. Abbiamo quindi ripreso questi dati inviandoli a Roma, ma probabilmente Ispra ci chiederà di attualizzarli, visto che non abbiamo fornito elementi nuovi, ma ricostruito quanto fatto. A questo abbiamo aggiunto il sistema di monitoraggio integrato dell'**Autorità portuale** del Mar Ionio che è molto avanzato.

Questi ultimi dati sono più aggiornati rispetto a quelli del 2009. Sono recentissimi e li abbiamo forniti. Tuttavia l'Ispra ci chiederà ulteriori aggiornamenti».

Ora l'aspetto positivo è che l'Ispra non ha chiesto molti interventi al commissario e questo dovrebbe poter contenere i tempi, mentre altre cose che si pensava potessero essere chieste, in realtà non lo sono state. In ogni caso, saranno necessarie nuove analisi ambientali sia per capire la situazione in cui trova l'area da togliere dal Sin, sia per aggiornare i dati presentati all'Ispra a corredo della richiesta di deperimetrazione. Intanto il commissario ha chiesto al ministero dell'Ambiente di avviare l'istruttoria di questa seconda fase. L'obiettivo è ambizioso. Far uscire dal perimetro del Sin il 22 cento delle aree a mare. Si tratta di 1.545 ettari. Sono le aree prossime al porto, che possono essere deperimate nel momento in cui emergerà definitivamente dalle analisi che non c'è più un impatto di inquinamento.

E per il commissario Uricchio è una strada percorribile. In base al decreto ministeriale del 10 gennaio 2000, l'intero Sin Taranto si articola in 4.383 ettari a terra e 7.006 a mare. Venticinque anni fa si mise tutto sotto il Sin perché, a fronte del fenomeno dell'inquinamento, si ritenne che tanto più grande era l'area vincolata, tante più risorse per disinquinare e bonificare si sarebbero ricevute da Roma. E invece non è stato così.

Sebbene degli interventi siano stati effettuati, la bonifica di ciò che è ambientalmente compromesso e degradato, resta un capitolo aperto in molte zone del Paese, con il risultato di impedire la fruizione, ma anche gli investimenti delle imprese, di vaste zone di territorio.



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Anche il Sin di Taranto non ha fatto eccezione. Istituito 25 anni fa, è rimasto invariato con i suoi oltre 11mila ettari complessivi, sino alla fine dell'anno scorso, quando, a seguito del lavoro del commissario Uricchio, un decreto del ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin, ha liberato i primi 228 ettari: 94 a terra e 134 a mare. Si è trattato di circa il 2 per cento dello stesso Sin. Troppo poco però a fronte di una superficie terra-mare decisamente più estesa. Ed ecco, allora, che il commissario ha messo in campo una seconda, più importante deperimetrazione con l'obiettivo, o la speranza, di riuscire a concluderla tra fine anno e inizio del prossimo. Il ministero dell'Ambiente è attento sul tema. Una volta svincolata, nell'area **portuale** si potrebbe essere più spediti per i dragaggi e le altre attività. Oggi, infatti, essendo comprese nel Sito di interesse nazionale, intervenire in queste aree con la bonifica o con dei lavori, richiede che si espletino preliminarmente diversi passaggi sia tecnici e burocratici. E spesso il risultato è di non farcela, oppure di andare incontro a tempi lunghi. Mentre non essere più nel Sin, dovrebbe consentire - almeno sulla carta, salvo complicazioni - di procedere più agevolmente. Ma perché le aree siano deperimate, occorre dimostrare che l'inquinamento è rientrato. Ed è il lavoro che adesso attende il commissario. Infine, su un altro fronte, quello del Just Transition Fund (Jtf), il commissario ha intanto avviato la procedura negoziale con la Regione Puglia per far partire uno dei due progetti finanziati. Si tratta di "Filieri Verdi", dato in avvio nel primo trimestre del 2026. Si tratta di bonificare e recuperare ambientalmente terreni oggi degradati per destinarli al riuso produttivo. L'azione avviene mettendo a dimora piante che catturino gli inquinanti. Stessa cosa può essere fatta in mare attraverso le alghe. "Filieri Verdi" ha ottenuto 36 milioni di euro dal Jtf, che ha finanziato anche un secondo progetto del commissario con 40 milioni: la riqualificazione e il ripristino delle coste Mar Grande e Mar Piccolo. D.Pa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Porto Cervo

La Marina di lusso con la Bandiera Blu

Nel cuore della Costa Smeralda 700 posti barca Da anni contro i rifiuti gli aspiratori galleggianti

Lo storico Yacht club organizza importanti regate tra cui la Rolex Cup e la Swan Cup Porto Cervo Nel cuore della Costa Smeralda, incastonata tra rocce di granito modellate dal vento e acque cristalline, sorge la Marina di Porto Cervo, uno degli approdi più celebri del Mediterraneo. La sua storia è strettamente legata alla nascita stessa della Costa Smeralda come destinazione turistica d'élite, avvenuta all'inizio degli anni Sessanta. La creazione di un porto moderno e funzionale era indispensabile per attrarre armatori e diportisti da tutto il mondo. Così, Porto Cervo non fu solo un villaggio elegante di architettura mediterranea, ma anche un porto all'avanguardia, pensato per accogliere imbarcazioni di grandi dimensioni in un contesto naturale unico. Negli anni la Marina è cresciuta fino a diventare un punto di riferimento internazionale per la nautica da diporto.

Oggi dispone di oltre 700 posti barca, con banchine e servizi in grado di ospitare yacht e superyacht fino a 100 metri. Le infrastrutture offrono standard elevatissimi: assistenza tecnica, ormeggi sicuri con un team di ormeggiatori, cantieri specializzati, oltre a servizi dedicati a equipaggi e armatori. Non a caso, la Marina è considerata una meta d'eccellenza, inserita stabilmente tra i migliori porti turistici del Mediterraneo. La Marina è anche un luogo di vita sociale e culturale. Nei suoi spazi si svolgono regate internazionali di altissimo livello, come la Maxi Yacht Rolex Cup o la Swan Cup, organizzate dallo Yccs, che richiamano ogni anno velisti, appassionati e celebrità. Eventi mondani, mostre e attività culturali hanno contribuito a consolidarne il prestigio, rendendola non solo un porto, ma un vero centro di incontro cosmopolita. La Marina di Porto Cervo è parte del Gruppo Smeralda Holding, società italiana indirettamente controllata da Qatar Investment **Authority**, e si è evoluta negli ultimi anni, rivolgendosi verso una direzione sempre più attenta alla sostenibilità, in linea con le strategie Esg del Gruppo. La salvaguardia del paesaggio e dell'ambiente, infatti, rappresentano da sempre un impegno primario di Smeralda Holding, che lavora a fianco di istituzioni, cittadini e operatori turistici, non solo per garantire lo sviluppo turistico dell'area in chiave sostenibile, ma anche e soprattutto per il benessere del pianeta e delle generazioni future. La consapevolezza che il futuro della nautica e del turismo di lusso debba conciliarsi con la tutela ambientale ha portato all'introduzione di progetti innovativi. Tra questi, la riduzione del consumo energetico tramite illuminazione a led e impianti più efficienti, la raccolta differenziata e l'eliminazione progressiva delle plastiche monouso. Un altro punto di forza è il programma "Blue Marina Awards", che valorizza l'impegno della Marina nella protezione del mare e nella promozione di buone pratiche ecologiche.

Anche la sensibilizzazione dei diportisti e dei turisti gioca un ruolo chiave: ogni anno vengono organizzati



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

eventi e iniziative per diffondere una cultura della navigazione sostenibile. Insignita anche quest'anno della Bandiera Blu per gli approdi turistici, la Marina di Porto Cervo ha da qualche anno introdotto nel porto i cestini per ridurre la quantità di rifiuti in mare. Le Sea Surface Cleaning Unit - Dpol sono dispositivi innovativi progettati per la pulizia automatica della superficie marina all'interno di porti, marine e specchi d'acqua protetti. Funzionano come "aspiratori galleggianti": catturano rifiuti solidi, oli e sostanze inquinanti presenti in superficie, convogliandoli in appositi contenitori facilmente svuotabili. Questi sistemi operano in modo silenzioso, a basso consumo energetico e senza impatto sulla fauna marina, contribuendo a mantenere le acque pulite e sicure per imbarcazioni e utenti, ridurre l'inquinamento e l'accumulo di microplastiche, supportare la sostenibilità ambientale delle struttu

re portuali. L'iniziativa ambientale è inserita nel progetto "Agenda blu" dell'amministrazione di Arzachena Porto Cervo. Non solo elevati standard di tutela ambientale tra i suoi moli. La Marina di Porto Cervo organizza, insieme alla capogruppo "Smeralda Holding Blue Day", anche alcune iniziative dedicate alla pulizia dei fondali, sia della Marina nuova che del Porto vecchio del borgo della Cos

ta Smeralda. Ogni anno, per esempio, si tiene una giornata specifica, che fa parte del progetto "Smeralda Holding per il territorio", inserita all'interno del programma "Agenda blu" del Comune di Arzachena, con la partecipazione e il sostegno di guardia costiera, autorità locali e regionali e diverse associazioni di volontariato. L'ultima iniziativa si è svolta lo scorso maggio: il via nella piazza antistante lo scivolo del Cantiere Navale di Porto Cervo, con un briefing operativo prima delle immersioni. I rifiuti raccolti sui fondali, in circa quattro ore di lavoro, sono risultati in una quantità non eccessiva, e nettamente inferiori a quelli raccolti negli anni precedenti, grazie anche alle attività ecologiche svolte negli anni passati. «La giornata, come le altre iniziative dell'Agenda Blu, nasce per proteggere l'ambiente e il paesaggio costiero, coinvolgendo in sinergia gli attori del territorio al fine di promuovere la sostenibilità e costruire una rete solida tra pubblico e privato, al servizio della salvaguardia del patrimonio naturale - avevano sottolineato da Smeralda Holding -. Il progetto rientra nel programma del Gruppo "Smeralda Holding per il territorio", che raccoglie e promuove eventi e opportunità per la comunità locale, per la tutela dell'ambiente, la valorizzazione del paesaggio e lo sviluppo sostenibile dell'area». Mario Ferraro, Ceo della holding, aveva poi aggiunto: «Come Smeralda Holding, siamo felici di poter contribuire con azioni concrete alla salvaguardia dell'ambiente. Iniziative come Smeralda Holding Blue Day e Agenda Blu rappresentano un modello virtuoso di collaborazione tra pubblico e privato, istituzioni, associazioni, aziende, cittadini e operatori turistici nel perseguimento dell'obiettivo comune di tutelare il mare e il patrimonio naturale». Tra i protagonisti del progetto a Porto Cervo la guardia costiera, i carabinieri con i nuclei subacquei, la componente navale della guardia di finanza, il comando provinciale dei vigili del fuoco con il nucleo soccorso subacqueo e acquatico, il Consorzio Costa Smeralda e lo Yacht Club Costa Smeralda, più numerosi sub e apneisti volontari di varie società e associazioni locali (Dilamar, Stemar, Leila, Area11, Treforsail, Lavori marittimi Pin e Cnr-las) e il personale della Marina

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

di Porto Cervo, della Società G&P Multi Service e i volontari dell'Associazione promozione sociale Porto Cervo. Il programma "Agenda blu" promosso dall'amministrazione di Arzachena fa tappa anche in altri luoghi del territorio comunale, sempre con l'obiettivo di promuovere la tutela dell'ambiente marino in particolare.

Cagliari, oltre 100 pasti dalle crociere alle mense dei poveri

Cento chili di alimenti in beneficenza dalla Costa Smeralda. Dalla nave da crociera alla tavola di chi ha più bisogno. Cento chili di alimenti per 105 pasti completi: andranno alla Mensa del Viandante gestita dalla Conferenza di San Lorenzo e alla Congregazione delle Suore Missionarie della Carità di Calcutta. È il dono della Smeralda, in occasione dell'approdo a Cagliari, a sostegno del Banco alimentare. L'attività solidale di Costa crociere è stata avviata lo scorso 22 luglio e andrà avanti fino al 18 novembre prossimo, per un totale di 18 scali: circa 2 tonnellate di generi alimentari in beneficenza. Obiettivo dell'Autorità del mare di Sardegna, già in occasione dei prossimi incontri fieristici con i gruppi armatoriali, è quello di consolidare questo tipo di iniziativa benefica e di estenderla anche agli altri tipi di nave e ad altri **porti** per limitare eventuali sprechi e avvicinare ancora di più il settore marittimo alle comunità locali. Saranno circa 300 gli approdi crocieristici in calendario al 31 dicembre prossimo nei **porti** sardi. Un dato che, se convertito in attività solidale, potrebbe rappresentare un concreto e straordinario sostegno al lavoro quotidiano delle associazioni di volontariato nella lotta al disagio e alla povertà. "Sono molto entusiasta della preziosissima attività solidale di Costa Crociere nello scalo di Cagliari - ha sottolineato Domenico Bagalà, commissario straordinario dell'Authority - Questa mattina, nell'ambito dei miei sopralluoghi di studio e approfondimento tecnico dei **porti** del sistema della Sardegna, ho potuto vedere e toccare con mano un lato che spesso non traspare nella complessa e quotidiana attività portuale: quel forte legame affettivo che, negli anni, si instaura tra le compagnie marittime, crocieristiche e le realtà portuali, in primis quelle in grado di offrire servizi tecnici di alto profilo come le nostre. Nei prossimi mesi - ha annunciato Bagalà - appronteremo nuove sinergie e strategie per consolidare questo rapporto e innescare nuovi circoli virtuosi che possano restituire ulteriore benessere alla nostra comunità".



Cento chili di alimenti in beneficenza dalla Costa Smeralda. Dalla nave da crociera alla tavola di chi ha più bisogno. Cento chili di alimenti per 105 pasti completi: andranno alla Mensa del Viandante gestita dalla Conferenza di San Lorenzo e alla Congregazione delle Suore Missionarie della Carità di Calcutta. È il dono della Smeralda, in occasione dell'approdo a Cagliari, a sostegno del Banco alimentare. L'attività solidale di Costa crociere è stata avviata lo scorso 22 luglio e andrà avanti fino al 18 novembre prossimo, per un totale di 18 scali: circa 2 tonnellate di generi alimentari in beneficenza. Obiettivo dell'Autorità del mare di Sardegna, già in occasione dei prossimi incontri fieristici con i gruppi armatoriali, è quello di consolidare questo tipo di iniziativa benefica e di estenderla anche agli altri tipi di nave e ad altri porti per limitare eventuali sprechi e avvicinare ancora di più il settore marittimo alle comunità locali. Saranno circa 300 gli approdi crocieristici in calendario al 31 dicembre prossimo nei porti sardi. Un dato che, se convertito in attività solidale, potrebbe rappresentare un concreto e straordinario sostegno al lavoro quotidiano delle associazioni di volontariato nella lotta al disagio e alla povertà. "Sono molto entusiasta della preziosissima attività solidale di Costa Crociere nello scalo di Cagliari - ha sottolineato Domenico Bagalà, commissario straordinario dell'Authority - Questa mattina, nell'ambito dei miei sopralluoghi di studio e approfondimento tecnico dei porti del sistema della Sardegna, ho potuto vedere e toccare con mano un lato che spesso non traspare nella complessa e quotidiana attività portuale: quel forte legame affettivo che, negli anni, si instaura tra le compagnie marittime, crocieristiche e le realtà portuali, in primis quelle in grado di offrire servizi tecnici di alto profilo come le nostre. Nei prossimi mesi - ha

Nuova livrea per la ro-ro "Grendi Star", la presentazione a Cagliari

"A Star is born" è lo slogan con cui il gruppo Grendi ha annunciato la partenza da Cagliari della nave ro-ro Grendi Star, quarta della flotta del Gruppo, con la nuova livrea istituzionale. In servizio dallo scorso 26 giugno, Grendi Star (ex ML Freya, rinominata anche in questo caso grazie ad un sondaggio interno che ha visto protagonisti tutti i dipendenti del Gruppo Grendi) è la nuova nave del Gruppo) operativa sulla tratta Marina di Carrara - Cagliari - **Olbia**. Con 192 metri di lunghezza e 2.800 metri lineari di capacità di carico, è la più grande del nostro Gruppo. È inoltre dotata di scrubber per la riduzione delle emissioni inquinanti, come previsto dalle normative internazionali, a conferma del nostro impegno per una logistica più sostenibile e competitiva. Grazie a questo nuovo sviluppo la nave è in grado di offrire: Nuove prestazioni per la linea Cagliari: più capacità e tempi di transito migliorati per supportare la crescita stagionale e la domanda logistica dell'isola. Potenziamento della linea diretta su **Olbia**: per il periodo estivo, la nave M/V Estraden garantisce 4 partenze settimanali a/r tra Marina di Carrara e **Olbia**, con una capacità di 2.260 m lineari e tecnologie di navigazione a energia eolica (rotori a vento). La società fa sapere che continua "ad investire in navi moderne e linee più frequenti e regolari come scelta strategica che guarda alla resilienza delle catene logistiche e a un impatto ambientale positivo. Un passo concreto, che rappresenta l'evoluzione del nostro Gruppo nel segno della continuità, dell'innovazione, della sostenibilità e del legame con il territorio.



Il Nautilus

Cagliari

AdSP del Mare di Sardegna: Primo incontro del Commissario Straordinario con lo staff di Costa a sostegno del Banco Alimentare

Prosegue a pieno ritmo l'attività benefica del gruppo Costa Crociere che, questa mattina, in occasione dello sbarco della Smeralda, alla presenza del Commissario Straordinario, Domenico Bagalà e della Responsabile Marketing, Valeria Mangiarotti, ha devoluto, tramite il Banco Alimentare Onlus, 105 pasti completi alla Mensa del Viandante - Conferenza di San Lorenzo e alla Congregazione delle Suore Missionarie della Carità di Calcutta. Un'iniziativa frutto di una proficua e sinergica collaborazione tra la compagnia crocieristica italiana, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, l'Ufficio delle Dogane di Cagliari, la Direzione Generale della Sanità Animale e dei Farmaci Veterinari di Cagliari, la Cagliari Cruise Port e la Fondazione Banco Alimentare Onlus. L'attività solidale di Costa è stata avviata lo scorso 22 luglio e andrà avanti fino al 18 novembre prossimo, per un totale di 18 scali che, in termini solidali, genereranno circa 2 tonnellate di generi alimentari devoluti. Obiettivo dell'AdSP, già in occasione dei prossimi incontri fieristici con i gruppi armatoriali, è quello di consolidare questo tipo di iniziativa benefica e di estenderla anche negli altri tipi di nave e agli porti, affinché si

possano limitare eventuali sprechi e avvicinare ancora di più il settore marittimo alle comunità locali. Saranno circa 300 gli approdi crocieristici in calendario al 31 dicembre prossimo nei porti sardi. Un dato che, se convertito in attività solidale, potrebbe rappresentare un concreto e straordinario sostegno al lavoro quotidiano delle associazioni di volontariato nella lotta al disagio e alla povertà. "Sono molto entusiasta della preziosissima attività solidale di Costa Crociere nello scalo di Cagliari - dice Domenico Bagalà, Commissario Straordinario dell'AdSP del Mare di Sardegna - Questa mattina, nell'ambito dei miei sopralluoghi di studio e approfondimento tecnico dei porti del sistema della Sardegna, ho potuto vedere e toccare con mano un lato che spesso non traspare nella complessa e quotidiana attività portuale: quel forte legame affettivo che, negli anni, si instaura tra le compagnie marittime, crocieristiche e le realtà portuali, in primis quelle in grado di offrire servizi tecnici di alto profilo come le nostre. Nei prossimi mesi appronteremo nuove sinergie e strategie per consolidare questo rapporto e innescare nuovi circoli virtuosi che possano restituire ulteriore benessere alla nostra comunità".



Prosegue a pieno ritmo l'attività benefica del gruppo Costa Crociere che, questa mattina, in occasione dello sbarco della Smeralda, alla presenza del Commissario Straordinario, Domenico Bagalà e della Responsabile Marketing, Valeria Mangiarotti, ha devoluto, tramite il Banco Alimentare Onlus, 105 pasti completi alla Mensa del Viandante - Conferenza di San Lorenzo e alla Congregazione delle Suore Missionarie della Carità di Calcutta. Un'iniziativa frutto di una proficua e sinergica collaborazione tra la compagnia crocieristica italiana, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, l'Ufficio delle Dogane di Cagliari, la Direzione Generale della Sanità Animale e dei Farmaci Veterinari di Cagliari, la Cagliari Cruise Port e la Fondazione Banco Alimentare Onlus. L'attività solidale di Costa è stata avviata lo scorso 22 luglio e andrà avanti fino al 18 novembre prossimo, per un totale di 18 scali che, in termini solidali, genereranno circa 2 tonnellate di generi alimentari devoluti. Obiettivo dell'AdSP, già in occasione dei prossimi incontri fieristici con i gruppi armatoriali, è quello di consolidare questo tipo di iniziativa benefica e di estenderla anche negli altri tipi di nave e agli porti, affinché si possano limitare eventuali sprechi e avvicinare ancora di più il settore marittimo alle comunità locali. Saranno circa 300 gli approdi crocieristici in calendario al 31 dicembre prossimo nei porti sardi. Un dato che, se convertito in attività solidale, potrebbe rappresentare un concreto e straordinario sostegno al lavoro quotidiano delle associazioni di volontariato nella lotta al disagio e alla povertà. "Sono molto entusiasta della preziosissima attività solidale di Costa Crociere nello scalo di Cagliari - dice Domenico Bagalà, Commissario Straordinario dell'AdSP del Mare di Sardegna - Questa mattina, nell'ambito dei miei sopralluoghi di studio e approfondimento tecnico dei porti del sistema della Sardegna, ho potuto

Informatore Navale

Cagliari

AdSP del Mare di Sardegna - Incontro del Commissario Straordinario con lo staff di Costa a sostegno del Banco Alimentare

. Una catena solidale con centinaia di chili di beni alimentari devoluti, ad ogni scalo nel porto di Cagliari, alle fasce più deboli della comunità locale . In occasione dell'approdo della Smeralda, questa mattina sono stati devoluti circa 100 chili di alimenti . Prosegue a pieno ritmo l'attività benefica del gruppo Costa Crociere che, questa mattina, in occasione dello sbarco della Smeralda, alla presenza del Commissario Straordinario, Domenico Bagalà e della Responsabile Marketing, Valeria Mangiarotti, ha devoluto, tramite il Banco Alimentare Onlus, 105 pasti completi alla Mensa del Viandante - Conferenza di San Lorenzo e alla Congregazione delle Suore Missionarie della Carità di Calcutta. Un'iniziativa frutto di una proficua e sinergica collaborazione tra la compagnia crocieristica italiana, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, l'Ufficio delle Dogane di Cagliari, la Direzione Generale della Sanità Animale e dei Farmaci Veterinari di Cagliari, la Cagliari Cruise Port e la Fondazione Banco Alimentare Onlus. L'attività solidale di Costa è stata avviata lo scorso 22 luglio e andrà avanti fino al 18 novembre prossimo, per un totale di 18 scali che, in termini solidali, genereranno circa 2 tonnellate di

generi alimentari devoluti. Obiettivo dell'AdSP, già in occasione dei prossimi incontri fieristici con i gruppi armatoriali, è quello di consolidare questo tipo di iniziativa benefica e di estenderla anche negli altri tipi di nave e agli porti, affinché si possano limitare eventuali sprechi e avvicinare ancora di più il settore marittimo alle comunità locali. Saranno circa 300 gli approdi crocieristici in calendario al 31 dicembre prossimo nei porti sardi. Un dato che, se convertito in attività solidale, potrebbe rappresentare un concreto e straordinario sostegno al lavoro quotidiano delle associazioni di volontariato nella lotta al disagio e alla povertà. "Sono molto entusiasta della preziosissima attività solidale di Costa Crociere nello scalo di Cagliari - dice Domenico Bagalà, Commissario Straordinario dell'AdSP del Mare di Sardegna - Questa mattina, nell'ambito dei miei sopralluoghi di studio e approfondimento tecnico dei porti del sistema della Sardegna, ho potuto vedere e toccare con mano un lato che spesso non traspare nella complessa e quotidiana attività portuale: quel forte legame affettivo che, negli anni, si instaura tra le compagnie marittime, crocieristiche e le realtà portuali, in primis quelle in grado di offrire servizi tecnici di alto profilo come le nostre. Nei prossimi mesi appronteremo nuove sinergie e strategie per consolidare questo rapporto e innescare nuovi circoli virtuosi che possano restituire ulteriore benessere alla nostra comunità".



Una catena solidale con centinaia di chili di beni alimentari devoluti, ad ogni scalo nel porto di Cagliari, alle fasce più deboli della comunità locale. In occasione dell'approdo della Smeralda, questa mattina sono stati devoluti circa 100 chili di alimenti. Prosegue a pieno ritmo l'attività benefica del gruppo Costa Crociere che, questa mattina, in occasione dello sbarco della Smeralda, alla presenza del Commissario Straordinario, Domenico Bagalà e della Responsabile Marketing, Valeria Mangiarotti, ha devoluto, tramite il Banco Alimentare Onlus, 105 pasti completi alla Mensa del Viandante - Conferenza di San Lorenzo e alla Congregazione delle Suore Missionarie della Carità di Calcutta. Un'iniziativa frutto di una proficua e sinergica collaborazione tra la compagnia crocieristica italiana, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, l'Ufficio delle Dogane di Cagliari, la Direzione Generale della Sanità Animale e dei Farmaci Veterinari di Cagliari, la Cagliari Cruise Port e la Fondazione Banco Alimentare Onlus. L'attività solidale di Costa è stata avviata lo scorso 22 luglio e andrà avanti fino al 18 novembre prossimo, per un totale di 18 scali che, in termini solidali, genereranno circa 2 tonnellate di generi alimentari devoluti. Obiettivo dell'AdSP già in occasione dei prossimi incontri fieristici con i gruppi armatoriali, è quello di consolidare questo tipo di iniziativa benefica e di estenderla anche negli altri tipi di nave e agli porti, affinché si possano limitare eventuali sprechi e avvicinare ancora di più il settore marittimo alle comunità locali. Saranno circa 300 gli approdi crocieristici in calendario al 31 dicembre prossimo nei porti sardi. Un dato che, se convertito in attività solidale, potrebbe rappresentare un concreto e straordinario sostegno al lavoro quotidiano delle associazioni di volontariato nella lotta al disagio e alla povertà. "Sono molto entusiasta della preziosissima attività solidale di Costa

Due tonnellate di alimenti sbarcano per beneficenza

Giulia Sarti

CAGLIARI Il commissario straordinario dell'AdSp del mare di Sardegna Domenico Bagalà, (al centro di una disputa con l'ex, Massimo Deiana) ha accolto stamani lo sbarco a Cagliari della Costa Smeralda che ha devoluto tramite il Banco Alimentare Onlus, 105 pasti completi alla Mensa del Viandante Conferenza di San Lorenzo e alla Congregazione delle Suore Missionarie della Carità di Calcutta. Un'iniziativa frutto di una collaborazione tra la compagnia crocieristica italiana, l'AdSp, l'Ufficio delle Dogane di Cagliari, la Direzione Generale della Sanità Animale e dei Farmaci Veterinari di Cagliari, la Cagliari Cruise Port e la Fondazione Banco Alimentare Onlus. L'attività solidale di Costa è stata avviata lo scorso 22 Luglio e andrà avanti fino al 18 Novembre prossimo, per un totale di 18 scali che, in termini solidali, genereranno circa 2 tonnellate di generi alimentari devoluti. Obiettivo dell'AdSp, già in occasione dei prossimi incontri fieristici con i gruppi armatoriali, è quello di consolidare questo tipo di iniziativa benefica e di estenderla anche negli altri tipi di nave e agli porti, affinché si possano limitare eventuali sprechi e avvicinare ancora di più il settore marittimo alle comunità locali. Saranno circa 300 gli approdi crocieristici in calendario al 31 Dicembre prossimo nei porti sardi. Un dato che, se convertito in attività solidale, potrebbe rappresentare un concreto e straordinario sostegno al lavoro quotidiano delle associazioni di volontariato nella lotta al disagio e alla povertà. Sono molto entusiasta della preziosissima attività solidale di Costa Crociere nello scalo di Cagliari ha detto Bagalà. Questa mattina, nell'ambito dei miei sopralluoghi di studio e approfondimento tecnico dei porti del sistema della Sardegna, ho potuto vedere e toccare con mano un lato che spesso non traspare nella complessa e quotidiana attività portuale: quel forte legame affettivo che, negli anni, si instaura tra le compagnie marittime, crocieristiche e le realtà portuali, in primis quelle in grado di offrire servizi tecnici di alto profilo come le nostre. Nei prossimi mesi appronteremo nuove sinergie e strategie per consolidare questo rapporto e innescare nuovi circoli virtuosi che possano restituire ulteriore benessere alla nostra comunità.



Sea Reporter

Cagliari

Banco Alimentare, primo incontro del Commissario Bagalà con lo staff di Costa Crociere

Ago 26, 2025 Cagliari - Una catena solidale con centinaia di chili di beni alimentari devoluti, ad ogni scalo nel porto di Cagliari, alle fasce più deboli della comunità locale. Prosegue a pieno ritmo l'attività benefica del gruppo Costa Crociere che, questa mattina, in occasione dello sbarco della Smeralda, alla presenza del Commissario Straordinario, Domenico Bagalà e della Responsabile Marketing, Valeria Mangiarotti, ha devoluto, tramite il Banco Alimentare Onlus, 105 pasti completi alla Mensa del Viandante - Conferenza di San Lorenzo e alla Congregazione delle Suore Missionarie della Carità di Calcutta. Un'iniziativa frutto di una proficua e sinergica collaborazione tra la compagnia crocieristica italiana, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, l'Ufficio delle Dogane di Cagliari, la Direzione Generale della Sanità Animale e dei Farmaci Veterinari di Cagliari, la Cagliari Cruise Port e la Fondazione Banco Alimentare Onlus. L'attività solidale di Costa è stata avviata lo scorso 22 luglio e andrà avanti fino al 18 novembre prossimo, per un totale di 18 scali che, in termini solidali, genereranno circa 2 tonnellate di generi alimentari devoluti. Obiettivo dell'AdSP, già in occasione dei prossimi incontri fieristici con i gruppi armatoriali, è quello di consolidare questo tipo di iniziativa benefica e di estenderla anche negli altri tipi di nave e agli porti, affinché si possano limitare eventuali sprechi e avvicinare ancora di più il settore marittimo alle comunità locali. Saranno circa 300 gli approdi crocieristici in calendario al 31 dicembre prossimo nei porti sardi. Un dato che, se convertito in attività solidale, potrebbe rappresentare un concreto e straordinario sostegno al lavoro quotidiano delle associazioni di volontariato nella lotta al disagio e alla povertà. " Sono molto entusiasta della preziosissima attività solidale di Costa Crociere nello scalo di Cagliari - dice Domenico Bagalà, Commissario Straordinario dell'AdSP del Mare di Sardegna - Questa mattina, nell'ambito dei miei sopralluoghi di studio e approfondimento tecnico dei porti del sistema della Sardegna, ho potuto vedere e toccare con mano un lato che spesso non traspare nella complessa e quotidiana attività portuale: quel forte legame affettivo che, negli anni, si instaura tra le compagnie marittime, crocieristiche e le realtà portuali, in primis quelle in grado di offrire servizi tecnici di alto profilo come le nostre. Nei prossimi mesi appronteremo nuove sinergie e strategie per consolidare questo rapporto e innescare nuovi circoli virtuosi che possano restituire ulteriore benessere alla nostra comunità ".



08/26/2025 13:56 Redazione Seareporter

Ago 26, 2025 Cagliari - Una catena solidale con centinaia di chili di beni alimentari devoluti, ad ogni scalo nel porto di Cagliari, alle fasce più deboli della comunità locale. Prosegue a pieno ritmo l'attività benefica del gruppo Costa Crociere che, questa mattina, in occasione dello sbarco della Smeralda, alla presenza del Commissario Straordinario, Domenico Bagalà e della Responsabile Marketing, Valeria Mangiarotti, ha devoluto, tramite il Banco Alimentare Onlus, 105 pasti completi alla Mensa del Viandante - Conferenza di San Lorenzo e alla Congregazione delle Suore Missionarie della Carità di Calcutta. Un'iniziativa frutto di una proficua e sinergica collaborazione tra la compagnia crocieristica italiana, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, l'Ufficio delle Dogane di Cagliari, la Direzione Generale della Sanità Animale e dei Farmaci Veterinari di Cagliari, la Cagliari Cruise Port e la Fondazione Banco Alimentare Onlus. L'attività solidale di Costa è stata avviata lo scorso 22 luglio e andrà avanti fino al 18 novembre prossimo, per un totale di 18 scali che, in termini solidali, genereranno circa 2 tonnellate di generi alimentari devoluti. Obiettivo dell'AdSP, già in occasione dei prossimi incontri fieristici con i gruppi armatoriali, è quello di consolidare questo tipo di iniziativa benefica e di estenderla anche negli altri tipi di nave e agli porti, affinché si possano limitare eventuali sprechi e avvicinare ancora di più il settore marittimo alle comunità locali. Saranno circa 300 gli approdi crocieristici in calendario al 31 dicembre prossimo nei porti sardi. Un dato che, se convertito in attività solidale, potrebbe rappresentare un concreto e straordinario sostegno al lavoro quotidiano delle associazioni di volontariato nella lotta al disagio e alla povertà. " Sono molto entusiasta della preziosissima attività solidale di Costa Crociere nello scalo di Cagliari - dice Domenico Bagalà, Commissario Straordinario dell'AdSP del Mare di Sardegna - Questa mattina, nell'ambito dei miei sopralluoghi

Shipping Italy

Cagliari

La nave Grendi Star debutta al porto di Cagliari con il nuovo look

Navi Si tratta della quarta nave ro-ro operata dal gruppo della famiglia Musso fra Marina di Carrara, Cagliari e **Olbia** di REDAZIONE SHIPPING ITALY "A Star is born". Con questo messaggio il Gruppo Grendi ha annunciato la partenza dal porto di Cagliari della nave Grendi Star con la nuova livrea istituzionale. In servizio dallo scorso 26 giugno, Grendi Star (la ex ML Freya, rinominata anche in questo caso grazie ad un sondaggio interno che ha visto protagonisti tutti i dipendenti dell'azienda) è l'ultima nave ro-ro (e quarta della flotta del Gruppo) inserita sulla tratta Marina di Carrara - Cagliari - **Olbia**. Con 192 metri di lunghezza e 2.800 metri lineari di capacità di carico, è la nave più grande impiegata dal Gruppo Grendi ed è inoltre dotata di scrubber per la riduzione delle emissioni inquinanti, come previsto dalle normative internazionali. "Grazie a questo nuovo sviluppo - fa sapere la compagnia della famiglia Musso - siamo in grado di offrire nuove prestazioni per la linea con Cagliari: più capacità e tempi di transito migliorati per supportare la crescita stagionale e la domanda logistica dell'isola". Ma anche un "potenziamento della linea diretta su **Olbia**: per il periodo estivo la nave Estraden garantisce 4 partenze settimanali andata/ritorno tra Marina di Carrara e **Olbia**, con una capacità di 2.260 m lineari e tecnologie di navigazione a energia eolica (rotori a vento)". Grendi in conclusione sottolinea di "continuare a investire in navi moderne e linee più frequenti e regolari come scelta strategica che guarda alla resilienza delle catene logistiche e a un impatto ambientale positivo". 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.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina: arrivata al Porto la Msc World Europa, era rimasta bloccata per un'avaria

Messina: arrivata al **Porto** la Msc World Europa, era rimasta bloccata per un'avaria con a bordo circa 8.500 persone tra turisti e membri dell'equipaggio. E' arrivata al **Porto** di **Messina** la nave da crociera Msc World Europa che era rimasta ieri bloccata al largo dell'isola di Ponza a causa di un'avaria con a bordo circa 8.500 persone tra turisti e membri dell'equipaggio. Dopo una sosta a Napoli la nave ha ripreso il viaggio verso lo Stretto. La nave è rimasta senza propulsione per quasi 10 ore ma a bordo non ci sono stati particolari problemi tanto che poi il tutto è tornato alla normalità.



«Situazione sempre tranquilla, è mancata solo la visita a Napoli»

Ha attraccato nel primo pomeriggio al molo Colapesce la Msc World Europa rimasta ferma per un'avaria al largo dell'isola di Ponza. Clima sereno tra i crocieristi sbarcati in città

LETIZIA BARBERA

«Ci siamo accorti che qualcosa non andava perché l'aria condizionata era più bassa rispetto al solito».

Un innalzamento della temperatura interna ha fatto capire ai passeggeri che era successo qualcosa nella Msc World Europa, la nave da crociera rimasta ferma per diverse ore al largo dell'isola di Ponza per un'avaria lunedì mattina. La nave, con a bordo 6496 crocieristi e 2089 membri dell'equipaggio, ha poi raggiunto il porto di Napoli da dove ha ripreso il viaggio verso la Sicilia. A Messina è arrivata ieri, intorno alle 15.30, per poi ripartire in serata alla volta di Malta. La situazione a bordo è stata sempre tranquilla tanto che molti crocieristi non si sono nemmeno accorti del disagio.

Per tutti è stata solo un'avventura in più da raccontare al ritorno a casa. Superato il momento di impasse tutto è continuato nella solita atmosfera spensierata delle vacanze in crociera.

A raccontare quelle ore trascorse in mezzo al mare sono alcuni crocieristi che ieri pomeriggio sono sbarcati a Messina.

Tra di loro anche Thomas Giora e Edoardo Borgo due giovanissimi turisti di Vicenza: «L'unica cosa che abbiamo notato è che il livello dell'aria condizionata si era abbassato, poi ci hanno detto che c'era stato un problema ai propulsori. Abbiamo visto arrivare la Capitaneria di Porto e pian piano siamo arrivati a Napoli. Tutto è stato gestito bene». Nessun problema anche per una coppia di anziani di Treviso, veterani delle crociere, «questa è la 34esima» dice lui. Sono dispiaciuti soltanto per non aver potuto visitare Napoli: «l'abbiamo persa» dicono «ora facciamo un giro per Messina non la conosciamo». Qualche momento di ansia in più, invece, per chi doveva imbarcarsi da Messina come Natalia Russo e Maurizio Tavilla: «Siamo stati in tribolazione per qualche ora, abbiamo seguito tutto via social anche se, fin dal giorno precedente ci hanno sempre informati sullo slittamento degli orari tramite messaggi. Adesso speriamo bene, siamo entusiasti, è una grande nave». «Siamo tranquilli perché ci hanno sempre tenuti informati» dicono Rosario Filice e Monica Lucia di Pianopoli in provincia di Catanzaro pronti a cominciare la crociera. «L'inconveniente può capitare, certo perdere un giorno di crociera ci sarebbe dispiaciuto». Arriva da San Ferdinando in provincia di Reggio Calabria, Carmine Carattozzolo che insieme a moglie e figli ha scelto di partire da Messina per iniziare la crociera: «Stanotte non abbiamo dormito, seguivano la nave con un po' d'ansia ma adesso siamo tranquilli. Anzi, se torniamo con qualche giorno di ritardo, saremo felici. È la nostra unica vacanza». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Messa in sicurezza del porto di Pozzallo Autorizzata intesa con Autorità portuale

Dal Consiglio comunale l'ok all'accordo con l'Adsp per il trasferimento degli oneri finanziari. Ammatuna: "Consegnato progetto senza gravare sul bilancio dell'Ente"

POZZALLO - "Una grande vittoria per la città - ha commentato il sindaco Roberto Ammatuna - che ha preparato il progetto di messa in sicurezza portuale senza oneri finanziari per il Comune". Il Consiglio comunale ha approvato lo schema di Accordo di programma tra il Comune e l'Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale, al fine di trasferire l'onere finanziario da restituire alla Regione dal Comune di Pozzallo alla sopradde-
tta Autorità Portuale, dopo la trasmissione del progetto nel marzo dello scorso anno. Nel 2019 il Comune di Pozzallo aveva partecipato a un bando per accedere al finanziamento di un fondo di rotazione di progettazione di 1.171.281,60 euro, utilizzando per gli studi specialistici 744.132,34 euro a fronte di 941.379,92 euro.

"Pozzallo - si legge in un post pubblicato sui canali ufficiali dell'Amministrazione - è forse l'unico Comune d'Italia ad aver approvato un progetto di messa in sicurezza del porto. In questi mesi di trattative con l'Autorità di Sistema portuale della Sicilia Orientale, ci sono state delle interlocuzioni complesse e non certamente facili. Non è stato semplice convincere l'Autorità portuale ad assumersi l'impegno di restituire alla Regione le somme del fondo di rotazione. Alla fine il Comune c'è riuscito ed è una grande vittoria per la città di Pozzallo che consegna un progetto pronto per l'autorizzazione della Via (valutazione di impatto ambientale) a Roma senza sborsare un euro del bilancio comunale". "Un'altra grande vittoria per il Comune - prosegue il post - è stata quella di aver convinto la Commissione ambientale a Roma a non richiedere la Vas (valutazione ambientale strategica) mediante le continue interlocuzioni con il progettista del Prg di Pozzallo, professor Trombino e con le pressioni esercitate anche dal senatore Sallemi. Un ringraziamento va al Consiglio comunale che ha autorizzato il sindaco a firmare l'Accordo di programma che certamente avverrà a breve. Un altro tassello importante per la realizzazione delle opere di messa in sicurezza della struttura portuale pozzallese".



Giornale di Sicilia
Palermo, Termini Imerese

TERMINI IMERESE

Guardia costiera De Giglio cede il timone a Magaldi

TERMINI IMERESE Cambio al vertice della guardia costiera di Termini Imerese. Si è svolta nel tardo pomeriggio di ieri, alla presenza del direttore marittimo della Sicilia Occidentale e capo del compartimento marittimo, capitano di vascello Michele Maltese, la cerimonia di passaggio di consegne. Il tenente di vascello Francesco De Giglio, 31 anni, ha lasciato l'incarico per assumere un prestigioso ruolo presso il comando generale della guardia costiera a Roma, cedendo il timone al tenente di vascello Lorenzo Maria Magaldi, 34 anni, originario di Napoli, proveniente dalla Capitaneria di porto di Castellammare di Stabia. Nel suo intervento, il comandante De Giglio ha ringraziato il personale dell'ufficio termitano e dell'ufficio locale marittimo di Cefalù. Tra le principali attività condotte: l'avvio del nuovo terminal contenitori, la variazione del layout della banchina commerciale, il trasferimento della motonave Plutus. (*FALOB*)



Il Tempo

Palermo, Termini Imerese

SICILIA

Scontro interno in Forza Italia E Mulè si propone candidato Governatore

GAETANO MINEO

In Sicilia, Forza Italia vive uno scontro interno in previsione del congresso regionale programmato per la primavera 2026 e che tratterà la strada per le Regionali del 2027. Prima regione per consensi al partito (circa il 20% alle recenti Europee), la Sicilia sperimenta le nuove regole congressuali, messe in campo dal segretario azzurro, Antonio Tajani, e tanto auspicate da Marina Berlusconi: il responsabile regionale verrà designato direttamente dagli iscritti. Il vicepresidente della Camera, il forzista Giorgio Mulè, ha acceso la miccia con più che una battuta: «Diventerò il futuro presidente della Regione», confermando il suo forte attaccamento alla Sicilia e la volontà di un coinvolgimento completo per il destino del partito e dell'Isola, mantenendo aperte tutte le opzioni.

Marcello Caruso, responsabile di Forza Italia in Sicilia, figura vicinissima al governatore Renato Schifani, ha immediatamente ribattuto giudicando «inadeguate» le affermazioni di Mulè ed evidenziando che il congresso costituirà l'occasione più appropriata per determinare il futuro della dirigenza.

Lapidario invece lo stesso Schifani: «Qualunque persona può proporsi a presidente della Regione se possiede i requisiti necessari». Mentre Maurizio Gasparri ha addirittura archiviato l'eventuale candidatura di Mulè: «È come se dicessi "Ora mi candido in Groenlandia"» evidenziando, tuttavia, che «tutto è possibile».

Sul fronte congressuale, Caruso ha già annunciato la sua ricandidatura come occasione di dialogo tra progetti e mozioni. Il congresso, primo nella tradizione azzurra con responsabile scelto dagli iscritti, presenta attualmente due schieramenti opposti: da un lato, l'attuale responsabile Caruso, uomo di Schifani, che ambisce alla riconferma; dall'altro, una corrente interna sempre più strutturata, con in prima linea Marco Falcone, europarlamentare e contestatore della direzione di Caruso che, secondo indiscrezioni sempre più marcate, farebbe entrare in gioco il deputato messinese Tommaso Calderone, che nel frattempo dalla capitale avanza la richiesta di maggiore presenza per la provincia di Messina, considerando un possibile rimpasto di Giunta. Ma Mulè non molla, lamentando anche la mancanza di una sede del partito in Sicilia e le frizioni con la Lega, in particolare, sulla nomina di Annalisa Tardino a Commissario dell'**Autorità portuale** di Palermo e per cui lo stesso Schifani è pronto al ricorso al Tar. In questa fase di riassetto si colloca anche il ritorno in FI di Nino Minardo, presidente della commissione Difesa della Camera. Personalità di spicco nella Sicilia orientale, Minardo, che ha lasciato la Lega, ha già incassato nuove adesioni, compresa quella del sindaco di Ragusa, Peppe Cassì, ingrassando il partito azzurro. Intanto, persiste solido l'appoggio a Schifani di Totò Cardinale, ex ministro e personalità di peso che può fare affidamento su diverse piccole formazioni politiche, potenzialmente cruciali negli



Il Tempo

Palermo, Termini Imerese

equilibri conclusivi. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Piantedosi "Soccorsi in mare sono coordinati dallo Stato, non dalle ong"

Piantedosi "Soccorsi in mare sono coordinati dallo Stato, non dalle ong" ROMA (ITALPRESS) - "E' lo Stato che contrasta i trafficanti di esseri umani e gestisce e coordina i soccorsi in mare. Non le ONG". Così il ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi, sui social, postando una foto con la notizia del fermo della nave della ong Mediterranea Saving Humans al porto di Trapani. La nave era attraccata in Sicilia sabato scorso per sbarcare dieci migranti tratti in salvo in mare, tra cui tre minorenni non accompagnati. Il fermo amministrativo dell'imbarcazione è avvenuto proprio in applicazione del decreto Piantedosi. (ITALPRESS). - foto: Ipa Agency - Facebook X WhatsApp Seguici sui social:.



++ Piantedosi, 'soccorsi migranti li gestisce Stato non Ong' ++

Lo scrive il ministro su X dopo fermo nave Mediterranea "È lo Stato che contrasta i trafficanti di esseri umani e gestisce e coordina i soccorsi in mare. Non le Ong". Lo scrive il ministro dell'Interno Matteo Piantedosi su X postando una foto della nave di Mediterranea e la notizia del fermo dell'imbarcazione per aver disobbedito alle disposizioni del Viminale, sbarcando i migranti soccorsi nel porto di Trapani anziché in quello indicato dal ministero.



L'Ue contro la Libia, 'spieghi gli spari contro le ong'

La Procura apre un'inchiesta. Piantedosi: 'I soccorsi li gestisce lo Stato' Sui colpi sparati contro la nave Ocean Viking della ong Sos Mediterranee, mentre stava soccorrendo un gruppo di migrante un mare, ha aperto un'inchiesta la Procura di Siracusa e acceso un faro anche la Commissione europea: "abbiamo contattato le autorità libiche per chiarire i fatti, è loro compito dire cosa è accaduto", ha annunciato una portavoce, precisando che si stanno "stabilendo i fatti" e non si è "ancora alla fase delle possibili conseguenze". I componenti della nave, sbarcata ieri ad Augusta con 87 migranti, hanno accusato la guardia costiera libica di avere esploso colpi di arma da fuoco contro di loro per venti minuti. La procuratrice Sabrina Gambino ha fatto avviare accertamenti dalla polizia scientifica che ha eseguito i primi rilievi sulla nave e poi saranno raccolte le testimonianze. Migranti ed equipaggio sono in quarantena. "Individueremo il posto in cui è avvenuto e poi prenderemo le determinazioni necessarie. Dobbiamo ricostruire cosa è accaduto" ha detto la procuratrice Gambino all'ANSA. Sul fronte politico il coportavoce dei Verdi e deputato di Avs, Angelo Bonelli, ritiene "intollerabile che le nostre motovedette vengano trasformate in strumenti di violenza contro chi salva vite" e, aggiunge, "il silenzio di Meloni, mentre con una nave italiana si spara a una missione umanitaria, è un atto di resa politica e morale che umilia il nostro Paese davanti all'Europa e al mondo". Il ministro dell'Interno è intervenuto sui salvataggi nel Mediterraneo, ribadendo che "è lo Stato che contrasta i trafficanti di esseri umani e gestisce e coordina i soccorsi in mare. Non le Ong". Lo scrive Matteo Piantedosi su X postando una foto della nave di Mediterranea e la notizia del fermo dell'imbarcazione per aver disobbedito alle disposizioni del Viminale, sbarcando i migranti soccorsi nel porto di Trapani anziché in quello indicato dal ministero, cioè Genova. Ieri Laura Marmorale, presidente di Mediterranea, aveva parlato di "provvedimento osceno" e annunciato il ricorso contro il provvedimento. Valeria Taurino, direttrice di Sos Mediterranee Italia, osserva come il ministro "non abbia detto nemmeno una parola su fatto che operatori umanitari e persone naufraghe siano state brutalmente attaccate da spari armati dalla guardia costiera libica. Domani una delegazione del Pd salirà a bordo della nave della ong a Trapani e Matteo Mauri, responsabile nazionale Sicurezza del partito, contesta a Piantedosi di "scaricare le responsabilità sulle ong che non sostituiscono lo Stato, ma colmano vuoti che non dovrebbero esistere". Per il segretario di Più Europa Riccardo Magi, "Piantedosi ormai è senza ritegno e le sue parole fanno il paio con la richiesta, un po' naïf, della commissione europea alla Libia di spiegare gli spari contro l'Ocean Viking". Un secondo sequestro amministrativo è scattato in Sicilia: la nave Trotamar III della CompassCollective è ferma a Lampedusa dove è sbarcata il 24 agosto scorso dopo avere soccorso 22 persone. L'equipaggio



La Procura apre un'inchiesta. Piantedosi: 'I soccorsi li gestisce lo Stato' Sui colpi sparati contro la nave Ocean Viking della ong Sos Mediterranee, mentre stava soccorrendo un gruppo di migrante un mare, ha aperto un'inchiesta la Procura di Siracusa e acceso un faro anche la Commissione europea: "abbiamo contattato le autorità libiche per chiarire i fatti, è loro compito dire cosa è accaduto", ha annunciato una portavoce, precisando che si stanno "stabilendo i fatti" e non si è "ancora alla fase delle possibili conseguenze". I componenti della nave, sbarcata ieri ad Augusta con 87 migranti, hanno accusato la guardia costiera libica di avere esploso colpi di arma da fuoco contro di loro per venti minuti. La procuratrice Sabrina Gambino ha fatto avviare accertamenti dalla polizia scientifica che ha eseguito i primi rilievi sulla nave e poi saranno raccolte le testimonianze. Migranti ed equipaggio sono in quarantena. "Individueremo il posto in cui è avvenuto e poi prenderemo le determinazioni necessarie. Dobbiamo ricostruire cosa è accaduto" ha detto la procuratrice Gambino all'ANSA. Sul fronte politico il coportavoce dei Verdi e deputato di Avs, Angelo Bonelli, ritiene "intollerabile che le nostre motovedette vengano trasformate in strumenti di violenza contro chi salva vite" e, aggiunge, "il silenzio di Meloni, mentre con una nave italiana si spara a una missione umanitaria, è un atto di resa politica e morale che umilia il nostro Paese davanti all'Europa e al mondo". Il ministro dell'Interno è intervenuto sui salvataggi nel Mediterraneo, ribadendo che "è lo Stato che contrasta i trafficanti di esseri umani e gestisce e coordina i soccorsi in mare. Non le Ong". Lo scrive Matteo Piantedosi su X postando una foto della nave di Mediterranea e la notizia del fermo dell'imbarcazione per aver disobbedito alle disposizioni del Viminale, sbarcando i

è accusato di non aver informato la guardia costiera libica quando ha salvato le persone da un'imbarcazione non idonea alla navigazione. Intanto proseguono gli sbarchi di migranti in Sicilia dove ci sono stati oltre 750 arrivi: 634 a Lampedusa e 117, compreso un neonato, sulle coste del Siracusano. E altre 130 stanno facendo rotta sulla maggiore delle isole delle Pelagie su un'imbarcazione della guardia costiera dopo essere state soccorse dal veliero Astral della Open Arms.

Migranti, scontro sugli spari alla ong La Ue alla Libia: dovete spiegare

A Siracusa aperta un'inchiesta. Piantedosi: i soccorsi li gestisce lo Stato. L'opposizione attacca

ADRIANA LOGROSCINO

Roma «Il soccorso dei migranti lo gestisce lo Stato non le ong». Il ministro dell'Interno Matteo Piantedosi rivendica in modo tranchant il ruolo del governo, commentando la decisione di sottoporre la nave Mediterranea a fermo per aver disobbedito alle disposizioni del Viminale, sbarcando i migranti che aveva soccorso nel porto di Trapani, anziché in quello di Genova indicato dal ministero. L'opposizione attacca il titolare dell'Interno per non aver detto niente sugli spari, partiti da motovedette libiche, che hanno raggiunto un'altra nave impegnata nei soccorsi, la Ocean Viking. Insorgono le forze politiche di minoranza e i responsabili delle ong: «Ministro, è senza ritegno». La Ue, intanto, chiede chiarimenti su quegli spari alle stesse autorità libiche. E si muove anche la Procura di Siracusa che apre un'inchiesta per tentato omicidio a carico di ignoti: la polizia scientifica ha eseguito i primi rilievi sulla nave e si raccolgono testimonianze.

«Dobbiamo chiarire cosa è accaduto e dove», dice la procuratrice Sabrina Gambino.

La nave della ong Sos Mediterranee, Ocean Viking, domenica, mentre era in acque internazionali, è stata raggiunta da raffiche di proiettili.

I colpi, di cui la nave della ong porta i segni, sono stati sparati da una motovedetta regalata alla Libia dall'Italia. A bordo della Ocean Viking in quel momento c'erano 87 migranti, quasi tutti del Sudan, 21 dei quali minori, sbarcati poi l'altra sera ad Augusta, in Sicilia.

Di qui l'inchiesta aperta dalla Procura di Siracusa. Anche la Commissione Ue si attiva: «Ci siamo messi in contatto con le autorità libiche perché chiariscano i fatti riguardo a questo presunto incidente - spiega Markus Lammert, portavoce per gli Affari interni -.

È ovviamente uno sviluppo preoccupante». Non risponde, Lammert, alle domande sull'affidabilità delle autorità libiche ma ribadisce che «tutte le operazioni di ricerca e soccorso devono essere condotte nel rispetto della legge internazionale».

Il fronte politico interno è però già mobilitato. «Piantedosi dice che è il governo a contrastare i trafficanti? Il governo italiano dovrebbe ringraziare le ong», è il monito di Riccardo Magi di +Europa. Che quindi attacca ministro ed Europa: «Piantedosi è senza ritegno. E la Commissione europea è naïf nel chiedere alla Libia di spiegare gli spari contro l'Ocean Viking. Quello libico è un regime criminale che tortura e uccide». Anche Nicola Fratoianni, Avs, tuona: «Il ministro ha davvero faccia tosta a dire che dei migranti si occupa lo Stato, dopo aver liberato con tutti gli onori un trafficante come Almasri o dopo che assiste inerte a banditi libici, foraggiati dal suo governo, che sparano sulle navi di soccorso». Il Pd invoca l'immediata interruzione del memorandum con la Libia, e oggi, con una delegazione di eurodeputati,



Corriere della Sera

Trapani

parlamentari e consiglieri regionali farà un sopralluogo sulla nave sottoposta a fermo: «Il governo ha fallito su tutta la linea», dice Antonio Nicita. Lega e Fdi serrano i ranghi: «Molto bene il lavoro del governo per fermare le partenze», sostiene Nicola Molteni, sottosegretario all'Interno.

Attacco libico alla Ocean Viking Un'inchiesta e l'intervento Ue

La Procura di Siracusa ha disposto l'indagine e avviato i primi rilievi, mentre la Commissione Europea ha ufficialmente chiesto alla Libia di spiegare l'accaduto

Alessandro Ricupero SIRACUSA Da una parte la Commissione Europea ha contattato le autorità libiche per chiarire cosa accaduto tra la nave Ocean Viking della Sos Mediterranée e la guardia costiera libica: «È loro compito dire cosa è accaduto. Stiamo stabilendo i fatti, non siamo ancora alla fase delle possibili conseguenze»; mentre dall'altra la Procura di Siracusa ha aperto un'inchiesta su quanto denunciato dalla Ong: la nave, con 87 migranti a bordo, sarebbe stata centrata da colpi di arma da fuoco esplosi dalla guardia costiera libica ad altezza d'uomo, per oltre 20 minuti. La Ocean Viking ha attraccato lunedì sera al **porto** di Augusta. La procuratrice Sabrina Gambino ha fatto avviare accertamenti dalla polizia scientifica che ha eseguito i primi rilievi sulla nave e raccoglierà le testimonianze (migranti ed equipaggio sono in quarantena): «Individueremo ha detto il luogo in cui è avvenuto l'episodio e poi prenderemo le determinazioni necessarie. Dobbiamo ricostruire cosa è accaduto». Il ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi, è intervenuto sui salvataggi nel Mediterraneo, ribadendo che «è lo Stato che contrasta i

trafficienti di esseri umani e gestisce e coordina i soccorsi in mare. Non le Ong», postando una foto della nave di Mediterranean Saving Humans e la notizia del fermo dell'imbarcazione per aver disobbedito alle disposizioni del Viminale, sbarcando i migranti soccorsi nel **porto** di **Trapani** anziché in quello indicato dal ministero, cioè Genova. Immediata la reazione della Ong: «Il ministro Piantedosi ha dichiarato che è lo Stato a gestire e coordinare i soccorsi in mare, non le Ong. Questo è quanto chiediamo da sempre: un coordinamento efficace e efficiente dei soccorsi finalizzato a ridurre morti in mare e una missione di ricerca e soccorso istituzionale per salvare vite» afferma Valeria Taurino, la direttrice di Sos Mediterranée Italia, che chiede al governo di «interrompere qualsiasi collaborazione con la Libia e di avviare un'indagine finalizzata al perseguimento dei responsabili di atti criminali come quello subito dalla Ocean Viking. Non abbiamo però ascoltato alcuna parola in merito al fatto che operatori umanitari e naufraghi siano stati brutalmente attaccati dalla guardia costiera libica in acque internazionali e dopo il coordinamento con le Autorità competenti dello Stato italiano».

Oggi alle 12 una delegazione di parlamentari ed esponenti del Pd salirà a bordo della nave della ong Mediterranean a **Trapani**.

«La priorità per il Partito democratico - si legge in una nota della segreteria regionale siciliana - è, deve restare, quella di salvare le vite di migliaia di disperati che rischiano la vita in cerca di un futuro migliore, sfidando il Mediterraneo dopo sevizie e violenze atroci. Gli sbarchi proseguono mentre questo governo che sulle politiche dell'immigrazione ha fallito su tutta la linea: basti pensare



Giornale di Sicilia (ed. Agrigento)

Trapani

alle centinaia di milioni di euro dei contribuenti italiani per i centri di accoglienza in Albania - anziché rafforzare il sistema dell'accoglienza, prende di mira le Ong che continuano meritoriamente a pattugliare il mare».

Un secondo sequestro amministrativo è scattato in Sicilia: la nave Trotamar III della CompassCollective è ferma a Lampedusa dove è sbarcata il 24 agosto scorso dopo avere soccorso 22 persone. L'equipaggio è accusato di non aver informato la guardia costiera libica quando ha salvato persone da un'imbarcazione non idonea alla navigazione. Intanto proseguono gli sbarchi di migranti in Sicilia dove ci sono stati oltre 750 arrivi: 634 a Lampedusa e 117, compreso un neonato, sulle coste del Siracusano. E altre 130 stanno facendo rotta sulla maggiore delle isole delle Pelagie su un'imbarcazione della guardia costiera dopo essere state soccorse dal veliero Astral della Open Arms.

Giornale di Sicilia (ed. Agrigento)
Trapani

Ferrovie, da Milo la tratta del futuro

Tranchida: Le merci dal porto devono poter viaggiare anche su binari

Francesco Tarantino Aspettando il treno, Trapani non resta ferma. Il sindaco Giacomo Tranchida rilancia la battaglia per la riattivazione della tratta ferroviaria per Palermo via Milo, ferma da anni. «Speriamo che i lavori finiscano presto», ha detto durante un incontro pubblico, sottolineando l'importanza strategica del collegamento. La ferrovia non è solo trasporto. È storia, affetti, ritorni. «Ummari, borgo periferico, ha condiviso col treno una memoria di migranti, viaggiatori, lavoratori», ha ricordato il primo cittadino. Ma il futuro guarda anche alle merci. «Il porto è stato bonificato. Ora può accogliere traffico commerciale. Serve l'interporto su Milo e il ripristino della stazione periferica», ha spiegato. Il progetto è sostenuto anche dall'assessore Giuseppe Pellegrino. Il collegamento ferroviario è cruciale per tutta la Sicilia occidentale. «Non solo la strada. Anche la ferrata deve portare le merci al porto», ha detto Tranchida. A breve, inoltre, partiranno i lavori della Zes con un calcavia verso Villa Rosina, dedicato al traffico merci. Ma il treno è anche turismo. «Abbiamo ospitato un tavolo tecnico ed è stato finanziato l'anello che collega la città a Marsala e all'aeroporto di Birgi». In programma anche il collegamento diretto tra Birgi e Palermo. «Se i governi decidessero di creare un hub aeroportuale regionale, potremmo finalmente avere voce in capitolo con i vettori», ha aggiunto. Ma oggi, viaggiare in treno è un incubo. «Una via crucis - ha detto il sindaco -. Serve una nuova mobilità».



Il Sole 24 Ore
Trapani

Piantedosi: i soccorsi li gestisce lo Stato

«È lo Stato che contrasta i trafficanti di esseri umani e gestisce e coordina i soccorsi in mare. Non le Ong». Lo ha scritto il ministro dell'Interno Matteo Piantedosi su X postando una foto della nave di Mediterranea e la notizia del fermo dell'imbarcazione per aver disobbedito alle disposizioni del Viminale, sbarcando i migranti soccorsi nel porto di Trapani anziché in quello indicato dal ministero, cioè Genova. Valeria Taurino, direttrice di Sos Mediterranee Italia, ha osservato però come il ministro «non abbia detto nemmeno una parola su fatto che operatori umanitari e persone naufraghe siano state brutalmente attaccate da spari della guardia costiera libica in acque internazionali e dopo il coordinamento con le Autorità competenti dello Stato italiano». Sui colpi sparati domenica pomeriggio contro la nave Ocean Viking della ong Sos Mediterranee ha aperto un'inchiesta la Procura di Siracusa e acceso un faro anche la Commissione europea: «Abbiamo contattato le autorità libiche per chiarire i fatti, è loro compito dire cosa è accaduto», ha annunciato una portavoce, precisando che si stanno «stabilendo i fatti» e non si è «ancora alla fase delle possibili conseguenze». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Immigrazione, Piantedosi "È lo Stato che gestisce e coordina i soccorsi in mare, non le ONG"

ROMA (ITALPRESS) - "È lo Stato che contrasta i trafficanti di esseri umani e gestisce e coordina i soccorsi in mare. Non le ONG". Così il ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi, sui social, postando la notizia del fermo della nave Mediterranea che ha disobbedito alle disposizioni del Ministero, sbarcando i migranti soccorsi in mare nel porto di Trapani invece che in quello indicato dal Viminale. -Foto IPA Agency- (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



Piantedosi "Soccorsi in mare sono coordinati dallo Stato, non dalle ong"

ROMA (ITALPRESS) - "E' lo Stato che contrasta i trafficanti di esseri umani e gestisce e coordina i soccorsi in mare. Non le ONG". Così il ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi, sui social, postando una foto con la notizia del fermo della nave della ong Mediterranea Saving Humans al porto di Trapani. La nave era attraccata in Sicilia sabato scorso per sbarcare dieci migranti tratti in salvo in mare, tra cui tre minorenni non accompagnati. Il fermo amministrativo dell'imbarcazione è avvenuto proprio in applicazione del decreto Piantedosi. (ITALPRESS). - foto: Ipa Agency - 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.



Spari alla Ocean Viking aperta un'inchiesta l'Ue: Tripoli chiarisca

L'attacco del ministro Piantedosi dopo il fermo della Mediterranea: "Sui soccorsi in mare decide il governo". Ma è polemica

- A.CAN.

roma Silenzio sulle raffiche di mitra sparate dai libici contro Ocean Viking e su cui la Commissione europea ha chiesto a Tripoli formali spiegazioni. Solo un messaggio sui social per rivendicare: «È lo Stato che contrasta i trafficanti di esseri umani e gestisce e coordina i soccorsi, non le ong». Con un post su X e su Instagram, il ministro dell'Interno Piantedosi passa all'incasso sul fermo di Mediterranea, la nuova nave dell'omonima ong italiana, bloccata in **porto** a **Trapani** dopo aver disobbedito per motivi di sicurezza all'ordine di raggiungere Genova. E divampa la polemica che inevitabilmente vira sui rapporti con la Libia.

Un nervo scoperto per il governo dopo il caso Almasri, il generale libico che la Corte penale internazionale avrebbe voluto in manette e l'Italia ha liberato e riportato a casa. Ma anche un guaio già costato all'esecutivo una richiesta di autorizzazione a procedere contro due ministri, Nordio e Piantedosi, e un sottosegretario, Alfredo Mantovano.

Lo ricorda il segretario di Sinistra Italiana e deputato di Avs, Nicola Fratoianni, che sfida il governo: «Volete gestire i soccorsi? Volete contrastare i trafficanti di esseri umani? Fatelo una buona volta». Riccardo Magi, segretario di +Europa, non usa mezzi termini: «Piantedosi - afferma - è senza ritegno. L'Italia è complice degli scafisti», mentre Pierfrancesco Majorino del Pd attacca: «Viene salvato e mandato a casa con un volo di Stato il torturatore libico Almasri e non si interviene per soccorrere le persone. Servono nuove regole per realizzare canali di ingresso legali e missioni in mare, non la propaganda vuota del ministro».

Dal governo, nessuna risposta se non i nuovi fermi di navi ong. È toccato anche alla Trotamar III, bloccata per aver salvato 22 persone senza aver chiesto autorizzazione alla Guardia costiera libica, che poche ore prima aveva minacciato l'equipaggio. «Su quelle nessuno risponde», protestano. Sulle raffiche di mitra che hanno raggiunto Ocean Viking invece la procura di Siracusa, guidata da Sabrina Gambino, ha aperto un'inchiesta. La Scientifica ha già proceduto con i rilievi, sono state acquisiti video e foto dell'attacco e nei prossimi giorni saranno ascoltati i testimoni. Si capirà più avanti quale sarà l'ufficio competente, nel frattempo era necessario cristallizzare le prove. Ocean Viking un'indagine approfondita l'ha chiesta da subito, così come lo stop agli accordi con la Libia. Torna a ricordarlo al ministro Piantedosi la direttrice generale Valeria Taurino, che protesta per il silenzio del governo e ricorda che le ong hanno sempre chiesto un efficace coordinamento dei soccorsi e missioni istituzionali nel Mediterraneo, ma «lo Stato italiano ha anteposto politiche di esternalizzazione della



La Repubblica

Trapani

gestione delle frontiere e si è progressivamente disimpegnato nel tutelare la vita in mare».- a.can.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

l'intervista

Il capomissione "I libici volevano ucciderci una violenza inaudita"

ALESSIA CANDITO

I libici vengono addestrati dall'Italia. Sanno cosa sono le navi umanitarie o vengono addestrati per minacciarci, ostacolarci, intimidirci o magari anche ucciderci?». Il capomissione della Ocean Viking Angelo Selim era sul ponte di comando quando la Guardia Costiera di Tripoli ha iniziato a sparare contro la nave di Sos Méditerranée. Addosso ha ancora tagli e ferite provocati da vetri e schegge, dentro, tanta rabbia. «Siamo sollevati perché nessuno si è fatto male, ma quello che è successo è inedito e inaccettabile. Hanno sparato ad altezza uomo, potevano uccidere e ne erano consapevoli». Cos'è successo? «Eravamo a 40 o 50 miglia dalle coste libiche, in acque internazionali. Con l'autorizzazione delle autorità italiane ci stavamo dirigendo verso un altro caso quando abbiamo visto una delle motovedette che l'Italia ha donato a Tripoli dirigersi contro di noi a tutta velocità. Via radio ho spiegato che ci stavamo allontanando, ma rispondevano solo di andare via. Quando li ha contattati il nostro mediatore, prima lo hanno insultato e minacciato, poi hanno iniziato a sparare e ad avvicinarsi da prua sempre di più» Avete temuto un abbordaggio?

«Assolutamente sì. Erano vicinissimi e continuavano a sparare. Il nostro mediatore ha fatto di tutto per tentare di calmarli, mentre noi viravamo a Nord, ma le raffiche non si fermavano. Alla fine ci hanno detto: "Andate via entro un'ora o torniamo e vi ammazziamo"». In quei momenti ci si rende conto del pericolo? «Sarebbe stato impossibile fare altrimenti. Ci hanno sparato contro con un mitragliatore e un fucile di precisione di grosso calibro, ad altezza uomo. Uno dei proiettili ha bucato i vetri del bridge e si è conficcato sopra le nostre teste. Se non ci fossimo tutti buttati a terra, adesso non staremmo parlando di tentato omicidio, ma di più morti». L'equipaggio come sta? E i naufraghi? «Paradossalmente, i naufraghi sono stati così esposti, per così tanti anni, alla violenza indiscriminata da non aver avuto le reazioni di panico che temevamo. I nostri, in quei momenti hanno mantenuto la lucidità, ma sono ancora terrorizzati. Nessuno però ha chiesto di essere sbarcato. Fra i tecnici invece, c'è chi sta pensando di mollare: per le navi che transitano in zone di guerra - dicono - ci sono gli specialisti. Il Mediterraneo non lo è, ma i libici operano come se fosse territorio loro, da proteggere militarmente. E gli si consente di farlo». Chi lo permette? «Veniamo da anni di criminalizzazione delle ong che lavorano in mare. Ci ostacolano, ci mandano in **porti** lontani, ci fermano. Noi proviamo solo a soccorrere persone che vengono condannate a una morte atroce fra le onde, mentre la Guardia costiera libica continua a essere finanziata e supportata. Questo clima li fa sentire autorizzati a fare qualsiasi cosa, incluso tentare di ucciderci». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



L'Ue contro la Libia "Spieghi gli spari alle ong Ma Piantedosi le attacca

La procura di Siracusa apre un'inchiesta per tentato omicidio Il governo ferma le navi di due organizzazioni umanitarie

ELEONORA CAMILLI

eleonora camilli Roma Non si placano le polemiche dopo gli spari della guardia costiera libica contro la nave Ocean Viking di Sos Mediterranée: uno dei più violenti attacchi degli ultimi anni ai danni di una nave umanitaria. Il caso è arrivato ieri fino a Bruxelles. A chiedere chiarimenti urgenti, vista la gravità della vicenda, è la Commissione europea: «È un evento preoccupante, che non ci lascia indifferenti» ha spiegato la portavoce Paula Pinho.

«Stiamo stabilendo i fatti. Valuteremo la situazione e prenderemo in considerazione eventuali azioni». L'Unione europea finanzia infatti la guardia costiera libica. E Stati, come l'Italia, hanno donato a Tripoli motovedette per pattugliare il Mediterraneo.

I libici che hanno aperto il fuoco erano appunto su un'imbarcazione ceduta nel 2023 dal nostro Paese.

Anche la procura di Siracusa vuole far luce sulla vicenda, per questo ha aperto un'inchiesta per tentato omicidio a carico di ignoti e avviato gli accertamenti della polizia scientifica. I primi rilievi sono stati eseguiti ieri, poi saranno raccolte le testimonianze del personale di bordo, rimasto per oltre venti minuti sotto il tiro dei colpi d'arma da fuoco sparati ad altezza uomo. «Individueremo il luogo in cui è avvenuto l'episodio e poi prenderemo le determinazioni necessarie» spiega la procuratrice Sabrina Gambino .

Sul fronte politico il caso ha riacceso il dibattito sul ruolo delle organizzazioni umanitarie che fanno soccorso in mare e innescato un botta e risposta a distanza tra il governo e le opposizioni. Nelle stesse ore in cui Sos Mediterranée era sotto il tiro dei libici, venivano bloccate con provvedimento amministrativo le navi di altre due ong: Mediterranea Saving humans e Trotamar III.

«È lo Stato che contrasta i trafficanti di esseri umani e gestisce e coordina i soccorsi in mare. Non le ong» attacca dal suo profilo X il ministro dell'Interno Matteo Piantedosi postando una foto di Mediterranea con la notizia del fermo per aver disobbedito alle disposizioni del Viminale. L'ong, infatti, dopo aver salvato in mare dieci migranti, tra cui alcuni minori, aveva deciso di attraccare nel porto di Trapani anziché in quello indicato dal ministero, cioè Genova, considerando lo stato di grave vulnerabilità dei naufraghi e la traversata insicura. Una decisione che le è costata lo stop.

Oggi, in solidarietà con l'organizzazione, a bordo della nave salirà una delegazione del Partito democratico. «Il governo Meloni continua a ostacolare le azioni di soccorso in mare ed è una colpa grave perché da una parte viene salvato e mandato a casa con volo di Stato il torturatore libico Almasri, dall'altra



La Stampa

Trapani

non si interviene per salvare le persone in carne e ossa» attacca il responsabile immigrazione del Pd, Pierfrancesco Majorino.

«Servono nuove regole per realizzare canali di ingresso legali e missioni in mare.

Quel che invece proprio non serve è la propaganda vuota del ministro Piantedosi». Duro anche Riccardo Magi di +Europa: «Piantedosi ha toccato il fondo: per giustificare il fermo di Mediterranea dice che è il governo a contrastare i trafficanti, a cosa si riferisce? Ad Almasri? La verità è che senza le ong il Mediterraneo sarebbe un cimitero molto più grande». Di «faccia tosta» del ministro «dopo la strage di Cutro e le morti quotidiane che avvengono in assenza di soccorsi» parla Nicola Fratoianni di Avs. Le parole del Viminale hanno indispettito anche le organizzazioni coinvolte nel soccorso in mare. «Piantedosi dice che è lo Stato a gestire i soccorsi in mare, è quanto chiediamo da sempre: un coordinamento finalizzato a ridurre morti in mare» sottolinea Valeria Tudino, direttrice di Sos Mediterranée. Poi aggiunge: «Dal ministro non abbiamo però ascoltato nessuna parola sugli operatori umanitari e i naufraghi brutalmente attaccati dai libici in acque internazionali, dopo il coordinamento con le Autorità competenti dello Stato italiano. Nemmeno una parola» - © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Piantedosi "Soccorsi in mare sono coordinati dallo Stato, non dalle ong"

ROMA (ITALPRESS) - "E' lo Stato che contrasta i trafficanti di esseri umani e gestisce e coordina i soccorsi in mare. Non le ONG". Così il ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi, sui social, postando una foto con la notizia del fermo della nave della ong Mediterranea Saving Humans al porto di Trapani. La nave era attraccata in Sicilia sabato scorso per sbarcare dieci migranti tratti in salvo in mare, tra cui tre minorenni non accompagnati. Il fermo amministrativo dell'imbarcazione è avvenuto proprio in applicazione del decreto Piantedosi. (ITALPRESS). - foto: Ipa Agency -



Sicilia 20 News

Trapani

Piantedosi "Soccorsi in mare sono coordinati dallo Stato, non dalle ong"

ROMA (ITALPRESS) - "E' lo Stato che contrasta i trafficanti di esseri umani e gestisce e coordina i soccorsi in mare. Non le ONG". Così il ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi, sui social, postando una foto con la notizia del fermo della nave della ong Mediterranea Saving Humans al porto di Trapani. La nave era attraccata in Sicilia sabato scorso per sbarcare dieci migranti tratti in salvo in mare, tra cui tre minorenni non accompagnati. Il fermo amministrativo dell'imbarcazione è avvenuto proprio in applicazione del decreto Piantedosi.(ITALPRESS).- foto: Ipa Agency -.



Porti: il viceministro Rixi incontra i vertici delle AdSP al Meeting di Rimini

(AGENPARL) - Tue 26 August 2025 **Porti**: il viceministro Rixi incontra i vertici delle AdSP al Meeting di Rimini Al Padiglione "Cantiere Futuro" del MIT il confronto sulla portualità italiana 26 agosto 2025 - Il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha incontrato i commissari e i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) presso il Padiglione "Cantiere Futuro" del Meeting di Rimini, coordinato dal MIT. L'incontro è stato un'occasione di confronto sui principali temi della portualità italiana, con particolare attenzione allo sviluppo infrastrutturale, alla competitività del sistema logistico e alle strategie di crescita dei **porti** nazionali. La partecipazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al Meeting di Rimini conferma l'impegno a promuovere un dialogo costante con i principali attori del settore e a valorizzare il ruolo dei **porti** come snodi strategici per la crescita economica del Paese e la proiezione internazionale dell'Italia.

[cid:1f4b11cf-77a6-42b3-95c6-8c70d4dd61e2] UFFICIO STAMPA Piazzale di Porta Pia, 1 - 00198 - Roma É tel : 06.4412.3200 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Porti: il viceministro Rixi incontra i vertici delle AdSP al Meeting di Rimini

08/26/2025 13:22

(AGENPARL) - Tue 26 August 2025 Porti: il viceministro Rixi incontra i vertici delle AdSP al Meeting di Rimini Al Padiglione "Cantiere Futuro" del MIT il confronto sulla portualità italiana 26 agosto 2025 - Il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha incontrato i commissari e i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) presso il Padiglione "Cantiere Futuro" del Meeting di Rimini, coordinato dal MIT. L'incontro è stato un'occasione di confronto sui principali temi della portualità italiana, con particolare attenzione allo sviluppo infrastrutturale, alla competitività del sistema logistico e alle strategie di crescita dei porti nazionali. La partecipazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al Meeting di Rimini conferma l'impegno a promuovere un dialogo costante con i principali attori del settore e a valorizzare il ruolo dei porti come snodi strategici per la crescita economica del Paese e la proiezione internazionale dell'Italia.

[cid:1f4b11cf-77a6-42b3-95c6-8c70d4dd61e2] UFFICIO STAMPA Piazzale di Porta Pia, 1 - 00198 - Roma É tel : 06.4412.3200 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Δ Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

ATENE

Riparte il maxi progetto sulla baia di Faliro

Si tratta di un investimento da 320 milioni di euro, sostenuto dall'Unione europea

Per secoli Atene ha vissuto voltando le spalle al mare. La capitale greca, culla della democrazia e della cultura mediterranea, si è sviluppata attorno all'Acropoli e ai suoi quartieri storici, lasciando la fascia costiera a funzioni portuali e industriali. Ora però la città sembra pronta a ricucire il suo rapporto con l'acqua. Con la gara d'appalto lanciata in agosto dalla Regione Attica, riparte ufficialmente il progetto di rigenerazione della baia di Faliro, uno dei più ambiziosi interventi urbani in corso nel Paese. Parliamo di un investimento da 320 milioni di euro, sostenuto in gran parte dai fondi di coesione dell'Unione Europea. Obiettivo: trasformare 54 ettari di waterfront in un grande parco metropolitano, battezzato Aenaon, pensato come un continuum verde affacciato sull'Egeo. Non un semplice giardino urbano, ma un nuovo paesaggio in cui la natura torna protagonista e convive con spazi per sport, cultura e tempo libero: piste ciclabili, percorsi pedonali, cinema all'aperto, piscine e zone per eventi. Il progetto, ispirato ai principi del New European Bauhaus, promette di cambiare la percezione stessa di Atene.

L'Acropoli resterà il simbolo identitario, ma il mare diventerà finalmente un'estensione naturale della città. Trasformiamo i piani in cantieri, ha dichiarato il premier Kyriakos Mitsotakis, sottolineando come sia stato necessario un forte impegno politico per superare anni di blocchi burocratici. In effetti, la riqualificazione della baia non è nuova. Già tra il 2016 e il 2019 erano stati avviati lavori infrastrutturali, rimasti però incompiuti per mancanza di fondi e di visione strategica. Oggi il contesto appare diverso: Bruxelles ha dato il via libera a un piano finanziario chiaro e la Regione Attica punta a consegnare l'opera entro il 2029. Un cronoprogramma dettagliato prevede fasi progressive: dalle opere idrauliche per la protezione della costa alla creazione di spazi verdi e padiglioni culturali, fino alla realizzazione di nuove connessioni viarie con il Pireo e i quartieri limitrofi. Le ricadute vanno oltre l'estetica urbana. Un parco di questa scala significa riduzione delle isole di calore, incremento della biodiversità, spazi pubblici accessibili che migliorano la qualità della vita. Ma significa anche turismo e sviluppo economico: un waterfront rigenerato può diventare attrazione internazionale, in grado di rivitalizzare l'immagine di Atene e creare nuove opportunità per il commercio e la ristorazione locale. Alcuni osservatori sottolineano che il progetto potrebbe diventare per Atene ciò che il lungomare di Barcellona ha rappresentato per la capitale catalana dopo le Olimpiadi del 1992: una vera rinascita urbana capace di ridefinire l'identità della città sul lungo periodo. La scelta del nome Aenaon che in greco evoca l'idea di qualcosa di perpetuo, senza fine è quasi una dichiarazione d'intenti: il mare e la città tornano a parlarsi, questa volta per restare uniti. Se i tempi saranno rispettati e le risorse ben gestite, la baia di Faliro potrà segnare una svolta storica: Atene non sarà più soltanto la città dell'Acropoli, ma anche



L'Avvisatore Marittimo

Focus

una capitale mediterranea che vive e respira con il suo mare.

CAR CARRIER

Hoegh Autoliners dimezzato impatto dazi Usa

L'impatto delle nuove tariffe statunitensi sulle navi car carrier costruite all'estero sarà inferiore alle stime iniziali, ma Hoegh Autoliners continua a considerare la misura come un problema significativo per il settore e per i suoi clienti. Il ceo Andreas Enger ha dichiarato venerdì che il costo annuale delle tariffe, definite molto drammatiche, dovrebbe aggirarsi attorno ai 30 milioni di dollari a partire da ottobre, contro una previsione iniziale compresa tra i 60 e i 70 milioni stimati a febbraio. Le tariffe sono state ridotte in modo sostanziale. Ma rimane comunque un onere significativo che, a nostro avviso, non è nell'interesse né dei clienti americani né dei consumatori americani, ha spiegato Enger, sottolineando come siano in corso attività di lobbying per ottenere ulteriori modifiche. Troveremo un modo per affrontare la situazione, ha aggiunto. Il piano originario prevedeva una tariffa pari a 150 dollari per metro cubo di capacità delle navi costruite al di fuori degli Stati Uniti. Successivamente, la misura è stata ridotta a 14 dollari per tonnellata netta. Secondo i critici, le nuove regole vanno ben oltre l'intento iniziale della misura, che mirava a contrastare la crescente supremazia della cantieristica navale cinese. Tra giugno e luglio, l'Office of the US Trade Representative (USTR), che ha avanzato la proposta delle tariffe, ha raccolto commenti pubblici sul provvedimento. Tuttavia, al momento resta incerto se il regolamento subirà ulteriori revisioni.



LA STRATEGIA

Petrolio, le raffinerie americane tornano a sorridere

Il mercato recupera, dopo le restrizioni: le sanzioni al Venezuela avevano cancellato 200mila barili

I raffinatori statunitensi si preparano a beneficiare di un ritorno atteso di volumi consistenti di greggio medio-pesante in arrivo da Canada, Venezuela e dall'Opec+. Secondo il chief executive di PBF Energy, Matthew Lucey, tra il terzo e il quarto trimestre l'afflusso potrebbe raggiungere i 22,5 milioni di barili al giorno, con un effetto diretto sui margini di raffinazione in quanto il greggio più pesante riduce il costo della materia prima e accresce i profitti. Il mercato si muove in un contesto di recupero dopo mesi di restrizioni. Le sanzioni al Venezuela avevano azzerato circa 200.000 barili al giorno destinati agli Stati Uniti, mentre gli incendi in Canada lo scorso giugno avevano tolto circa 5 milioni di barili di greggio dalle forniture. Con il progressivo rientro di entrambe le situazioni, i grandi operatori americani si attendono un riequilibrio già dall'autunno. Marathon Petroleum segnala primi segnali positivi sul fronte canadese, mentre Chevron ha ripreso a movimentare greggio venezuelano: due petroliere hanno già attraccato ai terminal con carichi di Boscan e Hamaca, segnalando la riattivazione di flussi sotto licenza statunitense. Parallelamente l'Opec+ ha programmato per settembre un aumento di 547.000 barili al giorno, il secondo dopo quello di agosto, che completerà il ripristino dell'intero incremento previsto nel semestre. Finora il mercato americano ha beneficiato solo marginalmente di questa decisione, ma la maggiore disponibilità di barili mediorientali è attesa nelle prossime settimane, con Valero che ha già riallacciato rapporti storici con i fornitori del Golfo Persico. Gli effetti si riflettono anche sui differenziali di prezzo: HF Sinclair stima spread tra greggi leggeri e pesanti nell'ordine di 9-10 dollari al barile nel terzo trimestre, in allargamento a 13 dollari nel quarto, con prospettive di ulteriore incremento nel 2026. Per gli operatori americani ciò significa margini più ampi in un contesto di domanda ancora robusta. Secondo diversi analisti, se il gap dovesse consolidarsi su questi livelli, le raffinerie con maggiore capacità di conversione potrebbero registrare ritorni record, avvicinando i profitti del 2025 ai picchi osservati durante la fase post-pandemica. Sul versante interno, il mercato californiano resta un caso a parte. La chiusura prevista della raffineria Valero di Benicia (145.000 barili al giorno) entro aprile e quella del sito Phillips 66 di Los Angeles (139.000 barili al giorno) entro fine anno libereranno capacità di assorbimento per il greggio locale, oggi difficile da collocare. Questo spostamento strutturale potrebbe modificare l'equilibrio regionale, rendendo più competitivi i flussi interni rispetto alle importazioni. Inoltre, le autorità statali stanno monitorando con attenzione gli effetti sul mercato della benzina, temendo possibili tensioni sui prezzi al consumo in un contesto elettorale delicato. Il quadro complessivo appare dunque favorevole per i raffinatori statunitensi. L'arrivo di maggiori volumi di greggio medio-pesante coincide con il periodo di manutenzioni stagionali nella Gulf Coast,



L'Avvisatore Marittimo

Focus

riducendo le tensioni di approvvigionamento e migliorando la flessibilità produttiva. Se confermata, la nuova ondata di carichi rappresenterà un elemento di sostegno ai margini del settore downstream americano, che dopo mesi di volatilità torna a intravedere un orizzonte più stabile. In prospettiva, l'evoluzione dei flussi dall'Opec+ e dalle Americhe potrebbe ridisegnare le rotte commerciali dell'Atlantico, rafforzando il ruolo degli Stati Uniti come hub di raffinazione e di esportazione di prodotti petroliferi verso Europa e America Latina.

IL CASO

Portogallo, la resistenza di Covas do Barroso contro la miniera di litio

Il villaggio è riconosciuto patrimonio agricolo dall'Onu. Una compagnia britannica ha avuto l'ok per l'estrazione

CARLO ESPOSITO

Nel nord del Portogallo, a Covas do Barroso, un piccolo villaggio agricolo riconosciuto dall'Onu come patrimonio agricolo mondiale, è in corso un conflitto che potrebbe diventare un caso europeo. La compagnia britannica Savannah Resources ha ottenuto il via libera preliminare per aprire una delle più grandi miniere di litio d'Europa. Una prospettiva che divide istituzioni e comunità locali. Da anni i residenti si mobilitano contro il progetto. A inizio agosto, il paese ha organizzato una manifestazione che ha assunto toni simbolici: in piazza è stato messo in scena un processo popolare a un fantoccio raffigurante la miniera. Una forma di protesta creativa, ma che riflette un malcontento profondo. L'associazione UDCB (Unidos em Defesa de Covas do Barroso) coordina le azioni legali e le mobilitazioni, sostenuta da organizzazioni ambientaliste come ClientEarth e MiningWatch Portugal. Gli abitanti denunciano rischi concreti. L'estrazione richiederà grandi quantità di acqua, minacciando torrenti e falde già fragili. Sono previsti bacini di raccolta per i fanghi di lavorazione, con il pericolo di contaminazione dei suoli e dei corsi d'acqua fino al Douro. Le attività esplorative hanno già alterato l'equilibrio dei terreni, aumentando il rischio di frane ed erosioni. Per una comunità che vive di agricoltura e pastorizia, il danno non sarebbe solo ambientale ma anche economico. «Abbiamo costruito qui un modello di vita basato sulla qualità dei prodotti e sul rispetto del territorio», ha spiegato ai media portoghesi un allevatore locale. «Con una miniera a cielo aperto questo equilibrio verrebbe distrutto». Le preoccupazioni riguardano anche la perdita di attrattività turistica: la zona è nota per la produzione tradizionale e per i paesaggi incontaminati. Il governo portoghese, invece, considera l'operazione strategica. Lisbona ha concesso a Savannah una servitù amministrativa, che le permette di utilizzare terreni privati senza il consenso dei proprietari. Bruxelles ha fatto un passo ulteriore: la Commissione Europea ha inserito il progetto tra quelli di interesse comune, riducendo i tempi autorizzativi e aprendo alla possibilità di finanziamenti. Per l'UE, il litio del Portogallo è cruciale per la produzione di batterie e per gli obiettivi di transizione energetica. Le comunità locali hanno risposto con ricorsi. La UDCB e i suoi partner legali contestano la designazione europea e chiedono una revisione davanti ai tribunali comunitari. L'esito non è scontato, ma il caso rischia di aprire un precedente: fino a che punto i progetti verdi possono prevalere su diritti locali e vincoli ambientali? Intanto la vicenda ha attirato attenzione internazionale. Documentari, reportage e festival hanno trasformato Covas do Barroso in un simbolo della tensione tra le esigenze della transizione ecologica e la tutela dei territori rurali. Per i residenti, però, non è questione di simboli: si tratta del futuro del loro villaggio.



LA VISIONE DELL'UNCTAD

Le priorità dei Paesi in via di sviluppo senza sbocco sul mare

Si tratta di 32 Stati e 570 milioni di abitanti: i costi della logistica sono superiori del 50%

Nella cornice di Awaza, in Turkmenistan, la comunità internazionale si è riunita per concentrarsi sul futuro dei Paesi in via di sviluppo senza sbocco sul mare (LLDC): 32 Stati, oltre 570 milioni di abitanti, che insieme rappresentano più del 7% della popolazione mondiale ma solo l'1,2% del commercio globale. Il tema è cruciale: i costi di trasporto risultano in media superiori del 50% rispetto ai livelli mondiali e i tempi di attesa sono doppi rispetto a quelli dei Paesi con accesso al mare. Un ostacolo strutturale che frena sviluppo, export e attrattività degli investimenti. Rebeca Grynspan, Segretaria generale dell'UNCTAD, ha delineato una visione operativa per trasformare i vincoli geografici in opportunità: tre pilastri strategici integrazione regionale, digitalizzazione e facilitazione del commercio che rappresentano la chiave per sbloccare la crescita di queste economie. Non si tratta di principi astratti, ma di esperienze concrete. Basti citare il corridoio nord-est africano: grazie all'integrazione funzionale tra Kenya e Uganda, i tempi di attraversamento al valico di Malaba si sono ridotti da tre giorni a sole tre ore. Analogamente, il Middle Corridor tra Cina ed Europa ha dimezzato i tempi di trasporto in Asia centrale. Inoltre, l'African Continental Free Trade Area ha aumentato la quota di merci trasformate nel commercio intra-africano fino al 61%, contro un export extra-africano ancora concentrato per l'80% sulle materie prime. Accanto alle reti fisiche, il vero potenziale risiede nella dimensione digitale, che può liberare i Paesi senza sbocco sul mare dalla dipendenza dai porti. Il commercio elettronico, non soggetto a frontiere fisiche, amplia enormemente le opportunità. Oggi questi Paesi valgono appena lo 0,3% del commercio digitale mondiale, ma la traiettoria è positiva. Il tasso di penetrazione di internet ha più che raddoppiato dal 2014 e la copertura mobile broadband raggiunge ormai l'86% della popolazione. Il principio che guida la strategia UNCTAD è semplice: se puoi connetterti, puoi competere. Per rendere effettivi questi progressi, diventa essenziale modernizzare e digitalizzare i sistemi doganali. Il programma ASYCUDA dell'UNCTAD, utilizzato da due terzi dei Paesi senza accesso al mare, ha ridotto i tempi di sdoganamento fino al 90%, incrementando allo stesso tempo le entrate fiscali, come dimostra il caso del Malawi, dove la crescita è stata del 42%. Anche sul fronte della formazione l'impatto è rilevante, con centinaia di operatori logistici qualificati, di cui il 40% donne. In Turkmenistan, con un investimento di 1,5 milioni di dollari per potenziare la terza fase del programma, l'obiettivo è ora integrare l'intelligenza artificiale nella gestione del rischio doganale, facendo del Paese un hub digitale per il transito. Questa convergenza tra visione e azione si è tradotta nell'Awaza Programme of Action, una roadmap condivisa che punta a confini più veloci, imprenditori digitali emergenti ed esportazioni a maggior valore aggiunto. Restano però criticità non trascurabili: il finanziamento. L'UNCTAD sottolinea la necessità di condizioni più



L'Avvisatore Marittimo

Focus

eque per attrarre investimenti, gestire il debito e migliorare la coerenza dei regimi multilaterali, spesso troppo rigidi rispetto alle esigenze specifiche di economie piccole e senza sbocco marittimo. La sfida è duplice: infrastrutturare corridoi regionali solidi e diversificare gli investimenti, riducendo la dipendenza dal settore estrattivo e aumentando la quota di capitali in ICT, logistica e servizi. In questa direzione, l'accordo WTO sulla facilitazione del commercio potrebbe ridurre i costi medi del 15%, con impatti immediati sulla competitività. Secondo l'indice UNCTAD sulle capacità produttive, la componente trasporti resta una delle più carenti nei LLDC: un dato che evidenzia l'urgenza di colmare le lacune infrastrutturali e di governance. Gli investimenti internazionali mostrano tendenze contrastanti. Nel 2022 i flussi di IDE verso i Paesi senza sbocco sul mare sono cresciuti del 6%, toccando i 20 miliardi di dollari, ma concentrati in pochi Stati come Kazakhstan, Etiopia, Uzbekistan, Mongolia e Uganda. Si registra un aumento dei progetti greenfield, cresciuti del 15% e triplicati in valore, prevalentemente nel settore estrattivo, mentre i finanziamenti strutturali sono crollati del 72%. Segnali che mettono in evidenza un problema di qualità e diversificazione dei capitali, oltre che di volume.

IL CASO

Idrogeno e rinnovabili Il Marocco prova a rilanciare l'export verso l'Europa

Via al piano Power Export: One Shop Store Export Obiettivo: accompagnare le aziende lungo il percorso

Il Marocco lancia una nuova fase nella sua strategia di rilancio economico. Al centro del Piano per la Crescita e l'Occupazione estero 2025-2027, il governo, tramite il Ministero del Commercio Estero in sinergia con Maroc PME, ha inaugurato il programma Power Export: One Shop Store Export. Si tratta di un'iniziativa integrata, concepita come sportello unico per rafforzare la presenza internazionale delle imprese marocchine, offrendo supporto nella strutturazione delle strategie di export, nell'accesso a nuovi mercati e nell'incremento della competitività estera. L'obiettivo è accompagnare le aziende non solo nella fase iniziale, ma lungo tutto il percorso di internazionalizzazione, fornendo consulenza, strumenti digitali e opportunità di networking con i principali player globali. Il programma si articola su due pilastri complementari: il primo, Flash Diagnosis and Export Action Plan, è rivolto ai neo-esportatori privati comprese le aziende delle zone di accelerazione industriale con almeno due anni di attività e un fatturato medio minimo di 2 milioni di dirham, ridotto a 1 milione per le attività artigiane.

L'obiettivo è diagnosticare le capacità di export e definire un piano di azione personalizzato, che includa anche formazione manageriale e supporto tecnico-specialistico per adeguarsi agli standard internazionali. Il secondo pilastro, l'Individualized Export Support, affianca le imprese già attive sui mercati esteri, fornendo incentivi fino a 2 milioni di dirham per finanziare piani di crescita, espansione geografica e operatività internazionale. Il contributo pubblico può coprire fino all'80% delle spese destinate al rafforzamento della competitività delle aziende, con particolare attenzione a investimenti in innovazione tecnologica, marketing digitale e certificazioni di qualità necessarie per penetrare nei mercati più esigenti. L'orizzonte è ambizioso. Il Marocco non punta soltanto a consolidare il Made in Morocco nei settori tradizionali come manifatturiero, artigianato e agroalimentare, ma mira a conquistare una leadership strategica nelle energie rinnovabili. La crescita dell'eolico e del solare viene affiancata da un forte investimento sull'idrogeno verde, considerato il nuovo vettore energetico per l'export verso l'Europa. Diversi progetti pilota sono già in corso con partner industriali e istituzionali europei, con l'obiettivo di rendere il Paese un hub regionale per la produzione e la distribuzione di idrogeno a basse emissioni, rafforzando così il ruolo del Marocco come fornitore chiave di energia pulita per il continente. Il contesto infrastrutturale sostiene questa visione. L'interconnessione elettrica sottomarina con la Spagna, che già consente scambi commerciali per 1.400 MW, rappresenta un asset cruciale, mentre il piano di potenziamento della rete, con investimenti stimati in 10 miliardi di dollari e un aumento di capacità fino a 16 GW, mira a consolidare la posizione del Regno come piattaforma energetica regionale. A ciò



L'Avvisatore Marittimo

Focus

si aggiungono nuovi corridoi logistici, progetti portuali e l'ammodernamento delle zone industriali, tutti elementi che completano un ecosistema favorevole all'espansione internazionale delle imprese locali. Il programma Power Export si configura così come un doppio strumento: da un lato fornisce supporto operativo e finanziario alle imprese pronte a competere all'estero, dall'altro crea le basi infrastrutturali ed energetiche per favorire l'export di nuova generazione, con l'idrogeno verde al centro di una strategia che guarda a lungo termine e rafforza il legame con i mercati europei.

L'Avvisatore Marittimo
Focus

LO SCENARIO

La Via della Seta è sempre più corta

La Cina si ritira dal finanziamento della rete ferroviaria pakistana. Subentra l'Adb

L'Asian Development Bank (ADB) è pronta a subentrare alla Cina nel finanziamento di un'importante parte della rete ferroviaria pakistana. Dopo anni di stallo nelle trattative con Pechino, che minacciavano di rallentare un progetto minerario strategico, la banca asiatica ha avviato i colloqui finali per guidare un piano di ammodernamento ferroviario da circa 2 miliardi di dollari. Lo stallo con Pechino e l'opportunità per l'ADB Dal 2015 la Cina aveva annunciato un maxi-investimento di 60 miliardi di dollari in Pakistan nell'ambito della Belt and Road Initiative (BRI), con la modernizzazione di 1.800 km di ferrovie come fulcro del progetto. Nonostante dieci anni di negoziati, tuttavia, Islamabad e Pechino non sono riuscite a chiudere un pacchetto finanziario per quello che sarebbe dovuto essere il più grande intervento infrastrutturale del corridoio economico Cina-Pakistan (CPEC). Nel frattempo, il Pakistan fatica a ripagare i debiti contratti con Pechino per altri progetti già realizzati, soprattutto centrali elettriche e infrastrutture stradali, mentre l'interesse cinese per nuove iniziative nel Paese sembra rallentare. L'ultimo grande progetto inaugurato, la Gwadar East Bay Expressway, risale al 2022. In questo vuoto si è inserita l'ADB, che ha avviato le trattative per finanziare il potenziamento di un tratto ferroviario di 500 km tra Karachi e Rohri, al sud del Paese, precedentemente inserito nel piano cinese. Un'infrastruttura vitale per il progetto Reko Diq L'urgenza di procedere nasce dalla necessità di trasportare il rame estratto dalla miniera di Reko Diq, gestita dalla canadese Barrick Gold. Si tratta di uno dei più grandi giacimenti di rame e oro al mondo ancora non sfruttati, che dovrebbe entrare in produzione nel 2028 con una capacità stimata di circa 200.000 tonnellate annue di concentrato di rame. La miniera rappresenta la maggiore operazione di investimento straniero in Pakistan negli ultimi anni e, secondo fonti governative, senza l'ammodernamento della linea ferroviaria l'intera catena logistica rischierebbe di collassare: «Avremo una crisi. Come evacueremo la produzione di Reko Diq? La linea esausta verrebbe messa sotto ulteriore pressione», ha dichiarato un alto funzionario pakistano. Il piano prevede il rinnovamento di binari e ponti così da permettere ai treni diesel di viaggiare a velocità superiori, con collegamento diretto al ramo ferroviario che porterà il minerale dalla zona della miniera fino a Rohri e poi al porto di Karachi. L'intervento dell'ADB e le dinamiche diplomatiche Secondo le indiscrezioni, l'annuncio ufficiale del finanziamento potrebbe arrivare già entro la fine del mese. L'ADB guiderebbe un consorzio internazionale per reperire i fondi e affidare i lavori tramite gara competitiva a un contractor di livello globale. Nei giorni scorsi l'istituto ha già approvato un pacchetto da 410 milioni di dollari a sostegno diretto del progetto minerario, segnale della volontà di accompagnare lo sviluppo del settore estrattivo pakistano. Inoltre, il presidente dell'ADB è atteso a Islamabad la prossima settimana per incontri ufficiali con



L'Avvisatore Marittimo

Focus

le autorità locali. L'operazione è considerata delicata dal punto di vista geopolitico. La Cina rimane il principale partner strategico del Pakistan, con legami definiti da entrambe le parti come a prova di ferro. Fonti governative assicurano che Pechino è stata informata e che l'accordo non mira a minare la relazione bilaterale: «Non faremmo mai nulla per compromettere quel rapporto», ha dichiarato un funzionario pakistano. Il peso dei debiti e il futuro del CPEC Negli ultimi anni Islamabad ha accumulato arretrati nei pagamenti relativi all'elettricità prodotta da centrali costruite da aziende cinesi, arrivando a chiedere una rinegoziazione del debito. Questo ha contribuito a raffreddare l'entusiasmo di Pechino verso nuovi investimenti. Nonostante le difficoltà, il ministro degli Esteri cinese Wang Yi, in visita a Islamabad la scorsa settimana, ha ribadito insieme al premier Shehbaz Sharif la volontà di rilanciare il corridoio economico e passare a una nuova fase del CPEC. Reko Diq tra potenzialità e rischi Il giacimento di Reko Diq, situato nella turbolenta provincia del Balochistan, rappresenta una scommessa ad alto rischio. L'area è teatro di frequenti attacchi da parte di milizie separatiste che hanno già colpito in passato infrastrutture strategiche come la rete ferroviaria. Nonostante ciò, il progetto resta centrale nella strategia del governo pakistano per attrarre investimenti esteri e rilanciare l'economia attraverso il settore minerario. Il direttore del progetto, Tim Cribb, ha confermato che Barrick e il governo lavoreranno insieme per reperire i fondi necessari all'ammodernamento del collegamento ferroviario secondario che unisce la miniera alla linea principale. Conclusioni L'ingresso dell'Asian Development Bank nello sviluppo delle infrastrutture pakistane segna un momento di svolta: da un lato, evidenzia i limiti dell'impegno cinese, dall'altro rafforza il ruolo di istituzioni multilaterali in grado di dare ossigeno a economie in difficoltà come quella di Islamabad. Se l'accordo andrà in porto, non solo consentirà al Pakistan di risolvere un nodo logistico cruciale per Reko Diq, ma offrirà anche una nuova prospettiva sulla cooperazione internazionale, bilanciando il peso di Pechino con quello di altri attori finanziari globali. E la Via della Seta sta arretrando da quella zona del mondo.

I PIANI

Elettificazione delle banchine e strategia green sul Pireo Adesso la Grecia accelera

Il governo vuole vedere i primi scali net zero entro il 2028 Focus sul ritorno economico: 70 milioni il risparmio previsto

La Grecia accelera sulla transizione verde dei propri scali marittimi e definisce la roadmap per l'elettificazione delle banchine. Un percorso che, secondo il governo, non rappresenta solo una risposta agli obblighi comunitari ma una vera occasione per riposizionare il Paese nel network portuale europeo. Al centro c'è lo studio di fattibilità commissionato dal Fondo per lo Sviluppo in collaborazione con il Ministero della Navigazione, che ha analizzato fabbisogni energetici, maturità dei progetti, costi e benefici ambientali. Obiettivo: raggiungere un consumo di 0,1 TWh da cold ironing entro il 2030 e 0,6 TWh entro il 2050, in linea con il pacchetto Fit for 55. Il piano poggia già su primi finanziamenti europei. Attraverso il CEF II sono stati destinati 10 milioni di euro a quattro porti, con Lavrio individuato come scalo pilota. Qui i consumi elettrici, oggi intorno a 1.500 MWh annui, sono stimati in crescita a 26.000 MWh entro il prossimo decennio e fino a 35.000 MWh al 2050. Gli interventi comprendono l'installazione di un impianto fotovoltaico da 1,45 MW, un investimento da 1,18 milioni, insieme a 150 colonnine di ricarica rapida, quattro ultra-fast e sessanta smart pillars per energia e acqua. A Rafina si procederà invece con quattro postazioni di alimentazione per il cabotaggio, con gare già calendarizzate. Parallelamente, il distributore Deddhe ha completato studi per sette porti principali tra cui Pireo, Igoumenitsa, Volos, Salonicco ed Heraklion e ha avviato il processo per estendere l'infrastruttura a un ventaglio di altri scali come Patrasso, Eleusina, Kalamata, Katakolo, Corfù, Killini, Mykonos, Mitilene, Naxos, Paros, Rodi, Santorini, Syros, Chania e Chio. L'orizzonte fissato dal governo è di vedere i primi porti interamente green entro il 2028. Sul Pireo, snodo cruciale della rotta mediterranea, sono già stati condotti studi nell'ambito dei progetti comunitari Ciport ed Ealing. È prevista l'installazione di cinque postazioni per il cabotaggio e quattro per le crociere, per un investimento stimato intorno ai 18 milioni di euro. A questo si aggiunge un programma nazionale da 200 milioni, metà dei quali finanziati dal Fondo di Decarbonizzazione, finalizzato a sistemi di cold ironing, fotovoltaico e stoccaggio energetico in numerosi porti dell'Egeo e di Creta. Il ritorno economico atteso non è secondario. Secondo le prime stime, il risparmio in carburante navale e la riduzione dei costi esterni legati all'inquinamento atmosferico potrebbero generare benefici annui superiori ai 70 milioni di euro per l'intero sistema portuale entro il 2030. A questi vanno sommati gli effetti indiretti: maggiore attrattività per le compagnie crocieristiche e di cabotaggio, oggi sempre più vincolate a criteri Esg, e una più alta probabilità di intercettare traffici europei che cercano scali attrezzati con alimentazione da terra per ridurre i costi di compliance ambientale. Per un porto come il Pireo, che movimentava oltre 5 milioni di passeggeri all'anno, l'effetto



L'Avvisatore Marittimo

Focus

reputazionale e commerciale è stimato in un incremento della competitività del 5-7% rispetto agli scali mediterranei concorrenti. La prospettiva per Lavrio e Rafina è analoga: l'aumento della capacità elettrica, unito alla possibilità di offrire servizi innovativi come ricariche veloci per mezzi terrestri e smart grid portuali, può moltiplicare le entrate tariffarie e creare un nuovo mercato di servizi energetici stimato in 15 milioni di euro l'anno nel medio periodo. Anche sul fronte occupazionale sono attesi impatti positivi: la fase di installazione richiederà centinaia di addetti tra ingegneri, tecnici e operatori locali, mentre la gestione delle nuove infrastrutture creerà profili professionali stabili in campo energetico e digitale. Il percorso non si limita alle infrastrutture. Sono state bandite due gare complementari: la prima, gestita dal Fondo per lo Sviluppo, riguarda la selezione di un consulente per la definizione di un piano strategico quinquennale che includa Patrasso, Rafina, Eleusina, Corfù e Kavala; la seconda, sotto il Ministero dell'Ambiente, prevede l'acquisto di sensori subacquei per monitorare l'inquinamento marino.

Il viceministro Rixi al Meeting di Rimini: i porti tornano al centro

Andrea Puccini

RIMINI La portualità italiana torna al centro del dibattito politico ed economico. Al Meeting di Rimini, nello spazio Cantiere Futuro coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il viceministro Edoardo Rixi ha incontrato commissari straordinari e presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per fare il punto sulle prospettive del settore. L'incontro, messi per un momento da parte i veleni legati alle nomine e ai veti incrociati che hanno animato il dibattito ufficiale e ufficioso in questa estate 2025, si è focalizzato su tre direttrici principali: sviluppo infrastrutturale, rafforzamento della competitività logistica e strategie di crescita dei porti nazionali. Temi che si intrecciano direttamente con le sfide che l'Italia deve affrontare in un contesto internazionale caratterizzato dalla forte concorrenza dei grandi hub del Nord Europa, dalla crescente centralità del Mediterraneo nelle rotte globali e dalla necessità di integrare sempre più efficacemente trasporto marittimo e reti terrestri. Secondo il MIT, la partecipazione al Meeting rappresenta un segnale della volontà di mantenere un dialogo strutturato con i vertici portuali, creando un raccordo costante tra istituzioni e territori. L'obiettivo è rafforzare il ruolo dei porti italiani non solo come infrastrutture di movimentazione, ma come piattaforme strategiche per l'attrazione di investimenti, l'innovazione digitale e la transizione energetica. Le Autorità di Sistema portuale, in questo quadro, diventano attori decisivi: da un lato devono governare processi complessi di modernizzazione delle infrastrutture e digitalizzazione dei flussi, dall'altro devono garantire che i porti restino motori di sviluppo per le economie locali e leve di proiezione internazionale per l'intero Paese. Il confronto di Rimini ha evidenziato dunque come la portualità non sia solo una questione di banchine e container, ma un elemento strategico per la competitività nazionale. Nei prossimi anni, il successo dell'Italia in questo campo dipenderà dalla capacità di coordinare politiche industriali, logistiche ed energetiche, e dalla rapidità con cui i porti sapranno cogliere le opportunità di un Mediterraneo sempre più centrale negli equilibri globali.



Ecco alcune novità dei cantieri presenti alla 65ª edizione del Salone Nautico Internazionale di Genova 2025

Ago 26, 2025 Ecco un elenco aggiornato di novità e modelli in anteprima che i cantieri presenteranno al Salone Nautico di Genova , in programma dal 18 al 23 settembre 2025. CANTIERE MIMÌ - LIBECCIO 9.5 WA e LIBECCIO 13.5 CABIN - Anteprime mondiali La 65a edizione del Salone di Genova sarà per Cantieri Mimì l'occasione per festeggiare i 50 anni dalla sua nascita e presentare due anteprime mondiali: la prima è la nuova versione del Libeccio 9.50 Walkaround con una poppa ridisegnata e maggiormente aperta, che richiamerà la linea dell'11 Wa. La seconda novità è la nuova versione del Libeccio 13.5 Cabin , ammiraglia della gamma caratterizzata da una vivibilità senza precedenti grazie a un layout con tre cabine (due matrimoniali e una doppia), due bagni con doppio ingresso e una cucina. Rispetto alla versione precedente è stato completamente rivisto il layout esterno e interno. I motori sono due Yanmar da 370 o 2 da 440 cavalli ciascuno per una massima di 30 nodi. Stand: Banchina P stand 07 Cantieri Mimì festeggia i suoi 50 anni con un aperitivo presso lo stand 07 Banchina P il 19 settembre alle 12 CLICCA PER LA REGISTRAZIONE MAXIM YACHTS - Max 44 R - Anteprima europea a Genova presenta in anteprima europea Max 44 R , che era stato lanciato in anteprima mondiale al Miami Boat Show 2025 . Daycruiser che supera i 50 nodi grazie a tre fuoribordo Mercury Verado V10 da 400 cavalli, nasce dalla collaborazione tra Alex Cherigny, che ha firmato il design, e lo studio Isonaval, che si è occupato dell'ingegneria. L'area centrale del ponte principale è stata disegnata come un ambiente flessibile, arredato con due tavoli pieghevoli per dieci persone, quattro divani (di cui uno provvisto di due frigoriferi portatili) e 16 poggia-bicchieri. La zona di pilotaggio comprende una console di guida in fibra di carbonio a quattro posti, oltre al sedile del pilota, con due schermi Garmin da 16 pollici e 11 indicatori analogici. L'hard-top in fibra di carbonio è stato integrato con un sistema audio JL con due altoparlanti sull'hard-top e sei distribuiti intorno all'imbarcazione. Sia a prua che a poppa c'è un'area prendisole e la zona poppiera ha un ampio spazio di stivaggio. La cucina ha un piano cottura, un lavello e due grandi frigoriferi, con la possibilità di installare fino a quattro frigoriferi e una macchina per il ghiaccio. Nel sottocoperta ci sono due cabine doppie, una delle quali può essere trasformata in area relax. Stand : 306A Max 44R è disponibile per prove in mare su prenotazione (CLICCA QUI PER LA REGISTRAZIONE AIATA - Wayfinder 38 Cabin version - Anteprima italiana , nuovo brand di yacht del conglomerato turco Anadolu Group, partecipa per la prima volta al Salone Nautico di Genova con il suo primo modello, Wayfinder 38 nella versione Cabin . Progettato dal designer Jarkko Jämsén, Wayfinder 38 combina magistralmente design contemporaneo e ingegneria nautica avanzata; si tratta di uno slanciato walkaround di 38 piedi dallo stile minimalista, che offre funzionalità superiori e possiede numerose opzioni di configurazione.



Ago 26, 2025 Ecco un elenco aggiornato di novità e modelli in anteprima che i cantieri presenteranno al Salone Nautico di Genova , in programma dal 18 al 23 settembre 2025. CANTIERE MIMÌ - LIBECCIO 9.5 WA e LIBECCIO 13.5 CABIN - Anteprime mondiali La 65a edizione del Salone di Genova sarà per Cantieri Mimì l'occasione per festeggiare i 50 anni dalla sua nascita e presentare due anteprime mondiali: la prima è la nuova versione del Libeccio 9.50 Walkaround con una poppa ridisegnata e maggiormente aperta, che richiamerà la linea dell'11 Wa. La seconda novità è la nuova versione del Libeccio 13.5 Cabin , ammiraglia della gamma caratterizzata da una vivibilità senza precedenti grazie a un layout con tre cabine (due matrimoniali e una doppia), due bagni con doppio ingresso e una cucina. Rispetto alla versione precedente è stato completamente rivisto il layout esterno e interno. I motori sono due Yanmar da 370 o 2 da 440 cavalli ciascuno per una massima di 30 nodi. Stand: Banchina P stand 07 Cantieri Mimì festeggia i suoi 50 anni con un aperitivo presso lo stand 07 Banchina P il 19 settembre alle 12 CLICCA PER LA REGISTRAZIONE MAXIM YACHTS - Max 44 R - Anteprima europea a Genova presenta in anteprima europea Max 44 R , che era stato lanciato in anteprima mondiale al Miami Boat Show 2025 . Daycruiser che supera i 50 nodi grazie a tre fuoribordo Mercury Verado V10 da 400 cavalli, nasce dalla collaborazione tra Alex Cherigny, che ha firmato il design, e lo studio Isonaval, che si è occupato dell'ingegneria. L'area centrale del ponte principale è stata disegnata come un ambiente flessibile, arredato con due tavoli pieghevoli per dieci persone, quattro divani (di cui uno provvisto di due frigoriferi portatili) e 16 poggia-bicchieri. La zona di pilotaggio comprende una console di guida in fibra di carbonio a quattro posti, oltre al sedile del pilota, con due schermi Garmin da 16 pollici e 11 indicatori analogici. L'hard-top in fibra di carbonio è stato integrato con un sistema audio JL

Sea Reporter

Focus

Il design del modello unisce estetica e praticità, abbinando un profilo snello a una prua sorprendentemente spaziosa che garantisce al contempo prestazioni ottimali e una navigazione fluida. Wayfinder 38 è disponibile anche nella versione Suntop e Fishing. Stand : Banchina H, YE807A APREAMARE - GOZZO 48 CABIN - Anteprima italiana Apreamare presenta in anteprima italiana il Gozzo 48 Cabin , ammiraglia della gamma Gozzo. Pensato per armatori esigenti, il nuovo modello rappresenta un'ulteriore evoluzione del gozzo sorrentino reinterpretato in chiave contemporanea per offrire spazi generosi, vivibilità e massima cura artigianale, oltre che notevoli doti di navigazione. Il progetto nasce ancora una volta da un concept di Cataldo Aprea e dal lavoro congiunto di Marco Casali (Too Design) per design e stile, Umberto Tagliavini (Marine Design) per l'architettura navale, e l'Ufficio Tecnico interno del cantiere. Il risultato è un'imbarcazione che rispecchia appieno la visione Apreamare. Stand: Padiglione BAN.E, Stand YE31 CANTIERE NAUTICO FELTRINELLI | FRAUSCHER ITALIA | Frauscher Italia sarà presente come sempre al Salone di Genova con alcuni dei modelli più significativi della sua flotta. L'importatore esclusivo per l'Italia degli scafi Frauscher esporrà in fiera Frauscher 1212 Ghost 1212 Ghost Air e 858 Fantom Air . 1212 Ghost si distingue per i tratti distintivi del marchio, come l'estesa coperta in teak, il parabrezza scuro senza cornice e la prua squadrata, per il massimo dello spazio e del comfort. Le prese d'aria laterali accentuano il profilo che a un colpo d'occhio non passa inosservato. Nella parte posteriore, la poppa incornicia l'ampia spiaggia in modo scenografico. La sorella 1212 Ghost Air richiama visibilmente il design del modello chiuso, ma grazie alla posizione di guida centrale tipica dei walkaround, offre spazi più generosi che aumentando le emozioni e il divertimento a bordo. Completa la lineup Frauscher 858 Fantom Air, che combina le linee esclusive e le straordinarie caratteristiche tecniche a un design spazioso e nuovi dettagli di prima classe. 858 Fantom Air accoglie i suoi ospiti con una plancetta di poppa in teak, adiacente ad una spaziosa e comoda area prendisole per due persone, elegantemente rivestita. Stand : YE601A SACS TECNORIB - Strider 13 KNT x SACS - Anteprima italiana In anteprima italiana a Genova, Sacs Tecnorib espone Strider 13 KNT x SACS, una collaborazione che unisce l'expertise nautico di Sacs e il savoir-faire sartoriale di Kiton, attraverso il suo progetto sperimentale KNT - Kiton New Textures . Il risultato è una versione unica dello Strider 13 , modello iconico e di maggior successo della gamma Sacs, dalle prestazioni elevate e dal carattere distintivo, che interpreta al meglio i valori condivisi dai due brand: innovazione, ricerca, precisione artigianale e stile italiano. Nato per chi concepisce l'estate come esperienza dinamica tra performance e relax, lo Strider 13 KNT x SACS rappresenta un nuovo approccio: non solo un mezzo per spostarsi sull'acqua, ma una vera estensione del proprio stile di vita. Stand YH215A SAXDOR YACHTS Il cantiere finlandese Saxdor, riconosciuto come uno dei costruttori di barche più innovativi e in più rapida crescita al mondo, sarà presente al Salone Nautico di Genova con il dealer italiano Supermarine. Le barche in esposizione sono entrambe le versioni dell'ammiraglia, 400 GTO e 400 GTC , il più recente 340 GTWA , primo modello walkaround della flotta e vincitore ai Design Innovation Award dello scorso anno, e il best-seller 320 GTO . Inoltre, presso lo stand sarà

Sea Reporter

Focus

presente una sala dedicata al nuovo configuratore 3D con sistema ad intelligenza artificiale per configurare in anteprima il Saxdor 460 ed il nuovo Saxdor 400 GTS oltre ai modelli attualmente in gamma. Stand BA143A YAMAHA MARINE ITALIA Yamaha Marine sarà uno dei protagonisti principali del Salone Nautico di Genova, dove presenterà la sua vasta gamma di motori fuoribordo, gli elettrici Torqeedo, battelli in package - tra cui l'anteprima italiana dello Stradivari 52 , equipaggiato con quattro potenti motori XTO da 450 HP ciascuno che sarà disponibile per prove in mare - e la lineup 2026 delle potenti Waverunner . I prodotti Yamaha incarnano un perfetto equilibrio tra innovazione, eccellenza progettuale e affidabilità, confermando la casa dei tre diapason come punto di riferimento nel settore nautico. Stand : PAD B MARINEDI GROUP Il Gruppo Marinedi sarà presente al salone per promuovere la sua rete di **porti** turistici in Italia, forte della sua offerta di servizi innovativi e di alta qualità. Il Gruppo Marinedi è la prima rete di **porti** turistici del Mediterraneo, con 5.500 ormeggi in 14 **porti** italiani ed è leader nel mercato italiano ed europeo per lo sviluppo e la gestione di **porti** turistici, di cui è in prevalenza proprietaria o socia maggioritaria. Stand : LX19 Press cocktail: aperitivo informale con la stampa il 20 settembre alle 12 CLICCA QUI PER LA REGISTRAZIONE LOMAC - GRANTURISMO 12.5 Limited Edition Amare - Anteprima italiana porta a Genova quattro maxi-rib tra cui la nuova Limited Edition del suo GranTurismo 12.5 AMare by Alessandro Martorana è la showboat che segna l'inizio della collaborazione con lo stilista Alessandro Martorana, direttore creativo del marchio Lomac Atelier. Stand : YH207A (MaxiRib&Yacht) NAVICO GROUP Navico Group sarà presente al Salone Nautico di Genova 2025 con la sua strumentazione di bordo d'avanguardia e tre importanti novità: il nuovo Simrad® NSS4 , chartplotter ad alte prestazioni per la navigazione offshore, con processore 8-core, controllo ibrido e supporto sonar avanzato; B&G® Zeus® SR , pensato per la vela con funzioni dedicate a crociera e regata, carte C-MAP® di nuova generazione e interfaccia fluida e reattiva; e il motore elettrico Lowrance® Recon , progettato per pesca in acque dolci e salate, con posizionamento GPS ultra preciso, joystick FreeSteer e motore brushless silenzioso. Tre soluzioni all'avanguardia per ogni tipo di navigazione. Stand : TS16 Padiglione B superiore BESENZONI Besenzoni presenta la sua ampia gamma di prodotti per la nautica, con un focus particolare sulle passerelle, proposte in numerose varianti elettriche e idrauliche, progettate per soddisfare ogni esigenza di installazione, dal piccolo natante al superyacht, unendo tecnologia, design e funzionalità Made in Italy. Tra i prodotti di punta figurano " LaPasserella " elettrica e la versatile PE 660 . Le passerelle combinano eleganza e funzionalità, con finiture di pregio e accessori innovativi. L'azienda, attiva da quasi 60 anni, si conferma eccellenza del Made in Italy nel settore nautico. Stand Padiglione B superiore CMC MARINE CMC Marine , che per prima ha introdotto la stabilizzazione elettrica nel mercato nautico, sarà presente al Salone di Genova con diversi modellini in scala dei suoi principali sistemi di stabilizzazione. Nel dettaglio, saranno esposti pinna stabilizzatrice Waveless STAB30, il thruster Dualis TP60 e uno spaccato del modellino di una barca dove si potrà vedere l'insieme degli impianti forniti dall'azienda italiana. Stand : TN06 Padiglione

Sea Reporter

Focus

B Superiore.

Il viceministro Rixi incontra al Meeting di Rimini presidenti e commissari delle Adsp

Al padiglione del Mit primo confronto sulla portualità italiana. La Tardino in posa accanto al viceministro Rimini - Il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha incontrato i commissari e i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale (Adsp) presso il Padiglione "Cantiere Futuro" del Meeting di Rimini, coordinato dal Mit. "L'incontro, spiega una nota - è stato un'occasione di confronto sui principali temi della portualità italiana, con particolare attenzione allo sviluppo infrastrutturale, alla competitività del sistema logistico e alle strategie di crescita dei porti nazionali". La partecipazione del Mit al Meeting di Rimini, sostiene il comunicato, "conferma l'impegno a promuovere un dialogo costante con i principali attori del settore e a valorizzare il ruolo dei porti come snodi strategici per la crescita economica del Paese e la proiezione internazionale dell'Italia". Da notare nella foto di gruppo, la significativa presenza accanto a Rixi di Annalisa Tardino, ex europarlamentare della Lega, nominata commissario a **Palermo**, e duramente contestata dal presidente della Regione Sicilia, Renato Schifani, big di Forza Italia, il quale ha presentato ricorso al Tar, definendola inadeguata al ruolo. Il Tar della Sicilia si esprimerà il 9 settembre sulla eventuale sospensiva della nomina effettuata dal ministro Matteo Salvini.



Informare

Notizie di Shipping e Logistica

Attività e flotta della spagnola Armas Trasmediterránea saranno cedute a Baleària e a DFDS

Siglati due accordi del valore rispettivamente di 215 milioni e 40 milioni di euro. La spagnola Bahia de las Isletas SL, che opera servizi traghetto con il marchio Armas Trasmediterránea, ha sottoscritto due accordi vincolanti, di cui uno prevede la cessione per 215 milioni di euro alla connazionale Baleària Eurolineas Maritimas delle proprie attività operate in Spagna, con le Isole Canarie, con l'Algeria e con l'isola spagnola di Alborán, incluse le rotte, i beni e il passaggio di 1.500 dipendenti impiegati a terra e in mare, mentre il secondo prevede la vendita per 40 milioni di euro degli asset e il passaggio dei dipendenti delle attività operate nello Stretto di Gibilterra alla DFDS Iberia, filiale spagnola del gruppo marittimo e logistico danese DFDS. Inoltre Bahia de las Isletas ha reso noto di aver siglato lo scorso mese un ulteriore accordo per vendere per 25 milioni di euro il traghetto Fortuny all'italiana Liberty Lines. Bahia de las Isletas ha specificato che il primo accordo, relativo ad attività che nel 2024 hanno generato ricavi pari a circa 420 milioni di euro, include la cessione delle navi Volcán de Teno Volcán de Tamadaba Villa Tazacorte Volcán de Tinamar Volcán de Tindaya Juan J Sister Almariya e Volcán de Timanfaya nonché terminal portuali, uffici, concessioni e accordi di servizio nei porti principali per le operazioni del gruppo di La Esfinge, Tenerife, Arrecife, Puerto Rosario, Cadice, Melilla, Motril, Almería, La Palma, La Gomera, Valverde, Los Cristianos, Algeri e Nador. Relativamente alla cessione delle operazioni nello Stretto di Gibilterra, che nel 2024 hanno generato ricavi pari a circa 66 milioni di euro, Bahia de las Isletas ha precisato che le attività acquisite da Baleària includono la nave Ciudad de Málaga e una concessione ad Algeciras, mentre quelle acquisite da DFDS includono le navi Volcán de Tamasite e Villa de Agaete nonché concessioni e terminal nei porti di Algeciras, Ceuta e Tanger Med.



Informazioni Marittime

Notizie di Shipping e Logistica

Siria, Cma Cgm espanderà il porto di Latakia con 200 milioni

L'operazione si inserisce nel processo di rinnovo della concessione trentennale firmata il primo maggio. Un piano di espansione per il porto siriano di Latakia da 200 milioni di euro, 30 dei quali già investiti per interventi in corso. L'ambiziosa (e onerosa) iniziativa è stata annunciata dall'armatore francese Cma Cgm e si inserisce nel processo di rinnovo della concessione trentennale firmata il primo maggio 2025, che garantisce al gruppo con sede a Marsiglia la gestione e lo sviluppo del principale terminal container del paese mediorientale. L'operazione è finalizzata all'aumento della capacità di oltre un milione di teu annui, l'adozione di sistemi moderni di movimentazione merci, l'introduzione di operazioni portuali digitalizzate e nuove piattaforme logistiche integrate. Le infrastrutture saranno adattate per accogliere navi con pescaggio fino a 16 metri, mentre nuovi collegamenti ferroviari e stradali miglioreranno la distribuzione dei carichi in Siria. Condividi Tag cma cgm [porti](#) Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Siria, Cma Cgm espanderà il porto di Latakia con 200 milioni



08/26/2025 16:02

L'operazione si inserisce nel processo di rinnovo della concessione trentennale firmata il primo maggio. Un piano di espansione per il porto siriano di Latakia da 200 milioni di euro, 30 dei quali già investiti per interventi in corso. L'ambiziosa (e onerosa) iniziativa è stata annunciata dall'armatore francese Cma Cgm e si inserisce nel processo di rinnovo della concessione trentennale firmata il primo maggio 2025, che garantisce al gruppo con sede a Marsiglia la gestione e lo sviluppo del principale terminal container del paese mediorientale. L'operazione è finalizzata all'aumento della capacità di oltre un milione di teu annui, l'adozione di sistemi moderni di movimentazione merci, l'introduzione di operazioni portuali digitalizzate e nuove piattaforme logistiche integrate. Le infrastrutture saranno adattate per accogliere navi con pescaggio fino a 16 metri, mentre nuovi collegamenti ferroviari e stradali miglioreranno la distribuzione dei carichi in Siria. Condividi Tag cma cgm [porti](#) Articoli correlati.

L'Avvisatore Marittimo
Notizie di Shipping e Logistica

LA STRATEGIA

Risiko dei trasporti SBB Cargo, Cadenazzo passa a Swiss Post

Il gruppo elvetico ha deciso di abbandonare otto terminal Via al piano di revisione dell'intera logistica nazionale

SBB Cargo cede il terminal intermodale di Cadenazzo a Swiss Post La storia recente del trasporto ferroviario svizzero mostra segni evidenti di stress: in questo contesto, la decisione di SBB Cargo l'armata dello Stato elvetico per il trasporto merci via rotaia di abbandonare otto terminal intermodali rappresenta un passo significativo verso una revisione strutturale dell'intera logistica nazionale. Uno dei nodi nevralgici coinvolti è il terminal di Cadenazzo, situato a poche centinaia di metri dalla galleria di base del San Gottardo. Inaugurato nel 2012, il sito è centrale per il transbordo tra strada e ferro, ideale per i semirimorchi non containerizzabili. Da un lato, SBB Cargo opera sotto forti pressioni finanziarie: la perdita di traffico, la riduzione delle attività e la volontà di tagliare i costi hanno determinato la scelta di rinunciare a strutture logistiche non più ritenute sostenibili. Il risultato netto è la dismissione di otto terminal, con pesanti ricadute occupazionali: si stimano 65 esuberi, di cui 40 nel solo Ticino. Ma Cadenazzo sfugge alla chiusura grazie a una soluzione win-win: il passaggio al controllo di Swiss Post a partire dal 2026. L'iniziativa garantisce la continuità operativa del terminal, integrandolo in una rete già attiva. Fin da ora Swiss Post conduce quattro treni settimanali da Cadenazzo, con un aumento previsto a cinque dal mese di dicembre prossimo. L'impianto resterà inoltre accessibile a terzi operatori, preservando una vocazione intermodale aperta e flessibile. L'operazione assume duplice importanza: da un lato, SBB Cargo accelera la dismissione di asset non core per ridurre gli oneri; dall'altro, Swiss Post conferma il proprio ruolo cruciale nel tessuto logistico del Paese. Il potenziamento dell'attività ferroviaria-postale rappresenta inoltre un tassello verso una più ampia strategia di modal shift, ovvero lo spostamento sostenibile delle merci dalla strada alla rotaia. Nel contesto delle politiche europee verso la decarbonizzazione e l'efficienza logistica, la sinergia tra ferrovia e poste appare più che mai strategica. La gestione postale del terminal apre anche la porta a potenziali sviluppi futuri, come l'uso di tecnologie digitali per il tracciamento o la creazione di un modello replicabile in altri scali svizzeri.



L'Avvisatore Marittimo
Notizie di Shipping e Logistica

LA COMPAGNIA

Höegh Autoliners bene i conti del trimestre «Crescono i volumi»

La Cina si ritira dal finanziamento della rete ferroviaria pakistana. Subentra l'Adb

Höegh Autoliners ASA ha chiuso il secondo trimestre 2025 con risultati finanziari solidi, confermando il trend positivo che caratterizza l'ultimo biennio. La compagnia norvegese, specializzata nel trasporto di veicoli e car carrier, ha registrato ricavi per 367 milioni di dollari (pari a 3.785 milioni di corone norvegesi), a fronte di un utile operativo (EBITDA) di 166 milioni di dollari e un utile netto post imposte di 123 milioni di dollari. L'azienda ha inoltre annunciato la distribuzione di un dividendo di 137 milioni di dollari, corrispondente a 0,7181 dollari per azione, che sarà pagato a settembre. Si tratta di una politica di ritorno agli azionisti che conferma la stabilità finanziaria del gruppo: solo nel primo trimestre era stato erogato un dividendo di 158 milioni di dollari, liquidato a maggio. Crescita dei volumi e contratti a lungo termine Sul piano operativo, Höegh Autoliners ha registrato un aumento dell'11% nei volumi trasportati rispetto al primo trimestre, segnale di una domanda in crescita nel settore del trasporto di veicoli e carichi rotabili. Ancora più significativo è l'aumento della quota di contratti a lungo termine, salita all'81% dal 73% del 2024. Questa strategia consente alla compagnia di rafforzare la prevedibilità dei ricavi e di ridurre l'esposizione alle oscillazioni del mercato spot, particolarmente volatile nel segmento dei car carrier. Tra gli accordi più rilevanti, spicca la firma di un contratto triennale con un importante costruttore automobilistico internazionale, dal valore superiore a 100 milioni di dollari, che consolida ulteriormente il portafoglio ordini della compagnia.



L'Avvisatore Marittimo

Notizie di Shipping e Logistica

LA MOSSA

Logistica militare la Svezia riapre una vecchia ferrovia abbandonata

La linea si trova in Lapponia e collega 75 km strategici Servirà ai mezzi dell'esercito nazionale e della Nato

Dopo venticinque anni di abbandono, una linea ferroviaria della Lapponia svedese potrebbe tornare a nuova vita. Si tratta della tratta Arvidsjaur-Jörn, circa settantacinque chilometri tra foreste e laghi del nord, chiusa alla fine degli anni Novanta perché considerata non più redditizia. Oggi il governo di Stoccolma la guarda con occhi diversi: non più come un collegamento periferico, ma come un'infrastruttura utile alla difesa nazionale. Il gestore delle infrastrutture Trafikverket ha già avviato interventi preliminari per liberare i binari dalla vegetazione e verificare la stabilità del tracciato. L'idea è di riportare la linea a standard tali da permettere non solo il trasporto civile, ma soprattutto il movimento di mezzi militari. L'esercito svedese e l'Alleanza Atlantica, di cui il Paese è entrato a far parte lo scorso anno, guardano con interesse a ogni collegamento che possa facilitare la logistica in un'area strategica e poco popolata. Il riuso di questa ferrovia non va letto come un episodio isolato. In tutta Europa, la guerra in Ucraina ha riportato l'attenzione sul tema della mobilità militare. La capacità di muovere truppe e materiali su ferro è tornata centrale, perché il treno consente carichi pesanti e tempi rapidi rispetto alla gomma, con minore esposizione a condizioni meteorologiche estreme. Non a caso l'Unione Europea ha inserito nel proprio piano infrastrutturale diversi progetti dedicati all'adattamento della rete ferroviaria a usi militari. La Lapponia svedese, con i suoi spazi vasti e infrastrutture limitate, diventa un banco di prova di questa nuova strategia. La riapertura della Arvidsjaur-Jörn offrirebbe un corridoio alternativo alle arterie stradali, spesso fragili e vulnerabili. Ma la scelta porta con sé anche un significato politico: rianimare una ferrovia dimenticata significa riconoscere il valore strategico di territori marginali, dove la presenza dello Stato si è progressivamente ridotta negli ultimi decenni. Non mancano le incognite. Ristrutturare una linea inutilizzata da un quarto di secolo richiede investimenti consistenti e tempi lunghi. Bisogna valutare ponti, gallerie, sottoservizi, oltre alla posa di nuovi sistemi di segnalamento. C'è chi teme che, al di là delle esigenze di difesa, l'operazione si trasformi in una cattedrale nel deserto. Altri, al contrario, vedono l'occasione di rilanciare l'economia locale, migliorando anche i collegamenti civili e turistici. Per ora il dibattito resta aperto. La decisione finale dipenderà dal bilanciamento tra costi, sicurezza e opportunità politiche. Ma l'idea che un'infrastruttura considerata obsoleta possa tornare al centro della strategia nazionale racconta bene il cambiamento in atto: la ferrovia come strumento non solo di mobilità, ma di difesa.

