



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 05 settembre 2025**



Prime Pagine

05/09/2025	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	Il Foglio	9
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	Il Giornale	10
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	Il Giorno	11
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	Il Manifesto	12
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	Il Mattino	13
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	Il Messaggero	14
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	Il Resto del Carlino	15
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	Il Secolo XIX	16
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	Il Sole 24 Ore	17
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	Il Tempo	18
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	Italia Oggi	19
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	La Nazione	20
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	La Repubblica	21
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	La Stampa	22
Prima pagina del 05/09/2025		
05/09/2025	MF	23
Prima pagina del 05/09/2025		

Primo Piano

04/09/2025	corriereadriatico.it	24
Logistica e porti: trasporti via mare oltre le crisi. Le merci crescono del 6%. Ora la prova dei dazi		

04/09/2025	ilgazzettino.it	27
04/09/2025	ilmattino.it	30
04/09/2025	ilmessaggero.it	33
04/09/2025	quotidianodipuglia.it	36

Trieste

04/09/2025	Ansa.it	39
04/09/2025	Rai News	40

Venezia

04/09/2025	Ansa.it	41

Genova, Voltri

04/09/2025	Ansa.it	42
04/09/2025	Genova Today	43
04/09/2025	Il Nautilus	45
04/09/2025	Italpress.it	47
04/09/2025	Messaggero Marittimo	48
05/09/2025	Shipping Italy	49
04/09/2025	The Medi Telegraph	50

Ravenna

05/09/2025	La Gazzetta Marittima	51

04/09/2025	Messaggero Marittimo	54
04/09/2025	Ravenna Today	57
04/09/2025	Ravenna Today	59
04/09/2025	Ravenna24Ore.it	61
04/09/2025	RavennaNotizie.it	63
04/09/2025	RavennaNotizie.it	64
04/09/2025	RavennaNotizie.it	66
04/09/2025	ravennawebtv.it	68
04/09/2025	ravennawebtv.it	69
04/09/2025	Tele Romagna 24	70

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/09/2025	vivereancona.it	71

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/09/2025	Messaggero Marittimo	73
04/09/2025	Shipping Italy	74

Napoli

04/09/2025	Corriere Marittimo	75
04/09/2025	La Gazzetta Marittima	76

Salerno

04/09/2025	Shipping Italy	77

Taranto

04/09/2025	Informare	78
Raccomar Taranto, il rigassificatore promuoverebbe il rilancio del porto		
04/09/2025	Messaggero Marittimo	80
Taranto, Raccomar: Il rigassificatore è l'ancora di salvezza per porto ed economia locale		
04/09/2025	Shipping Italy	81
Gli agenti marittimi tarantini chiedono a gran voce il rigassificatore		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

04/09/2025	Corriere Della Calabria	82
«Il porto di Gioia Tauro idoneo a ospitare il Polo Dri dell'ex Ilva»		

Palermo, Termini Imerese

04/09/2025	Informazioni Marittime	83
Decarbonizzazione del settore marittimo, a Palermo due giorni di approfondimento		
04/09/2025	La Gazzetta Marittima	84
Eu Ets, a Palermo si discute sulle "quote di emissione" nel trasporto marittimo		
04/09/2025	Palermo Today	85
Dati e strategie sul futuro dei porti e del turismo nautico, il convegno alla Camera di commercio		

Focus

04/09/2025	Il Nautilus	86
Gli assicuratori marittimi aggiornano le linee guida sulla sicurezza antincendio dei veicoli elettrici per le navi car carrier		
04/09/2025	Il Nautilus	88
Green Deal dell'IMO sotto attacco USA		
04/09/2025	Il Nautilus	90
Prosegue la Campagna 2025 di Fondazione Tender To Nave Italia ETS		
04/09/2025	La Gazzetta Marittima	92
Blitz contro i narcos a caccia di terminal: utili per il riciclaggio e la logistica della droga		
04/09/2025	L'agenzia di Viaggi	94
Costa, ecco le crociere invernali 2025-26 nel Mediterraneo		
04/09/2025	Sea Reporter	96
Prosegue la Campagna 2025 di Fondazione Tender To Nave Italia ETS		
04/09/2025	Shipping Italy	98
Visentini prende in consegna V Aldo, aggiunge una terza nave e progetta un nuovo prototipo di bulk carrier		

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



L'anteprima
«L'ultimo segreto»
di Dan Brown
l'estratto del nuovo libro
alle pagine 42 e 43



Stasera c'è l'Estonia
Gattuso, ora inizia
la rincorsa azzurra
di Bocci, Roncone e Tomaselli
alle pagine 50 e 51



GIORGIO ARMANI 1934-2025

L'abbraccio del mondo al signore della moda

di Paola Pollo
alle pagine 2 e 3



LUI, GENIO E DISCIPLINA

di Aldo Cazzullo

Alla domanda — «quale fu il suo primo amore maschile?» — si irrigidì. D'istinto, sbottò: «Chi le ha detto che ho avuto amori maschili?». Rimase a lungo in silenzio. Quindi cominciò a raccontare, come un fiume in piena.

continua alle pagine 6 e 7



da pagina 2 a pagina 13

IL GRANDE CREATIVO

Il visionario che regalò la giacca anche alle donne

di Daniela Monti

a pagina 4

IL VALORE DEL GRUPPO

L'impero dei sogni da 13 miliardi e la successione

di Gerevini e Polizzi

alle pagine 10 e 11

I LUOGHI, IL LEGAME

Dalla Rinascente fino a via Tortona: la sua Milano

di Giangiacomo Schiavi

a pagina 13

DONATELLA VERSACE

«Piango incredula, per me era eterno. Definiva lo stile»

alle pagine 6 e 7

Il vertice Le proposte dell'Italia Sì dei Volenterosi a truppe per Kiev I diktat di Trump

GIANNELLI

RELAZIONI ITALIA-CINA



di Mazza, Montefiori e Piccolillo

Summit dei Volenterosi all'Eliseo. Ecco il piano dei 26 Paesi per dare garanzie a Kiev. Macron: «Precondizioni di Mosca immorali e illegali». Meloni: «L'Italia non invierà truppe in Ucraina». Berlino: «Su questo decideremo a tempo debito».

da pagina 14 a pagina 17

REGIONALI, OGGI LA LEADER IN PUGLIA

Decaro avverte Schlein: se c'è Vendola non corro

di Arachi, Bozza e Guerzoni

Per le Regionali in Puglia, il campo largo è in subbuglio. Nuovo ultimatum di Decaro: «Se c'è Vendola lo lascio. Non sono certo insostituibile». Ma Avs fa muro: «Nichi non è in discussione». Oggi è in arrivo Schlein per trovare una soluzione.

alle pagine 22 e 23

LA MADRE DI ACUTIS, CANONIZZATA DOMENICA

«Carlo, il mio figlio santo: sono la prima convertita»

di Gianni Santucci

«Io non credevo a nulla, sono la prima convertita di mio figlio». Antonia, madre di Carlo Acutis che domenica sarà canonizzata da papa Leone XIV, racconta il ragazzino semplice che voleva il bene degli altri. E che ora diventerà santo.

a pagina 27

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Nel vedere il D'Alema sottotitolato in cinese sostenere che da Pechino era arrivato «un messaggio per la pace nel mondo», ho tenuto di essermi perso qualcosa. Eppure, in piazza Tiananmen non avevo visto sfilare pacifisti e crocerossine, ma missili grossi come bababab e carrarmati di ultima generazione. E in tribuna non avevo rintracciato un Gandhi o un Mandela, ma quel personaggio a modo di Kim Jong-un, uno dei leader diversamente femministi dell'Iran e il capo della giunta (militare) birmana. Per tacere di san Xi Jinping martire e di quell'altro francescano, padre Vladimir. Tutti galantuomini da cui scapperei a gambe levate, se li incontrassi in una strada buia, ma anche in una illuminata. Chissà che cosa avrebbero detto, i tanti-

Carrarmati di pace

simi che in Italia la pensano come D'Alema, se quella mostruosa esibizione di cecidurismo atomico allestita per il diletto di un gruppo di satrapici maschi fosse stata organizzata in Europa o negli Stati Uniti del Puzzone in Chief. Avrebbero parlato di «messaggio per la pace» o non piuttosto di segnale provocatorio, violento, minaccioso e sprezzante?

A chi sostiene che il cancro del mondo sia l'Occidente, e nel dirlo si ostina a considerarsi un anticonformista e un emarginato, vorrei dare una notizia: il nuovo mainstream è D'Alema, siete voi. Siamo noi la nuova minoranza reietta. Noi che, nonostante tutto, continuiamo a pensare che l'Occidente sia il peggiore dei posti possibili, esclusi tutti gli altri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bayernland smart
Dribbla le ricette più noiose.

Dalla Baviera, il gusto che unisce.

Le nostre mozzarelle innovative subito pronte all'uso nella versione "in sfoglia" e nel pratico formato pre-tagliato Julien. Senza Lattosio.

Bayer

mozzarella

bayerland.it



50906
771120 483008



Dopo le fabbriche, Stellantis "delocalizza" gli operai: quelli in cassintegrazione sono invitati ad andare in Serbia per fare la Panda. Tutte idee molto innovative



NISHANE



NISHANE

Venerdì 5 settembre 2025 - Anno 17 - n° 244
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
Spedizione ab. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

IN 38 CHEZ MACRON

Volenterosi: Kiev ancor più armata e 20 si ai soldati

PROVENZANI A PAG. 5

MORTO IERI A 91 ANNI

Addio ad Armani che rivoluzionò la moda e il bello



BARBACETTO E MAURI A PAG. 8

PARLA L'ARCIVESCOVO

Delpini: "Rabbia per chi a Milano non ha una casa"

GRANA A PAG. 6-7

NELLA PUGLIA AL VOTO

Stallo su Vendola: giorno della verità per Elly e Decaro

MARRA A PAG. 10

MANCA LA QUERELA

I ladri denunciano chi li filma e li ferma: è l'effetto Cartabia

Leonardo Bison

In Italia non ci si può far giustizia da soli, deve pensarci lo Stato. Ma se lo Stato non lo fa, e anzi s'inventa una legge per cui non può perseguire determinati reati, si arriva al paradosso emerso martedì a Venezia: i borseggiatori (presunti e non) stanno iniziando a denunciare chi li filma, chi li trattiene, chi cerca di sventarne i crimini.

A PAG. 16

VISITA STORICA IL PRESIDENTE D'ISRAELE PROVA A NASCONDERE GAZA

Herzog fa il furbo, il Papa lo incalza: "Pace e 2 Stati"

LE STRAGI CONTINUANO

LEONE CHIEDE I NEGOZIATI, MA NETANYAHU RESPINGE L'OFFERTA DI TREGUA CON TUTTI GLI OSTAGGI LIBERI. BOMBE SU TENDE "SICURE": ALTRI 69 MORTI. 45 MILIONI PER LA PROPAGANDA WEB

ANTONIUCI E CANNAVÒ A PAG. 2-3

Mannelli



SALVINI&C. Ma lo Stato ci ha già rimesso 3,5 miliardi

Partite Iva, altro regalo: flat tax fino a 100mila€

Nuova campagna della Lega: sebbene i dati smentiscano effetti sul recupero dell'evasione, il governo lavora ad ampliare il favore agli autonomi tassandoli solamente del 15%

BRUSINI A PAG. 9



La cattiveria

È morto Giorgio Armani. Il diavolo era stufo di vestire Prada

LA PALESTRA MARCO FARFARANA

LISTE D'ATTESA A PROCESSO

'Scudino' ai medici: il disastro sanitario ora diventa un alibi

MANTOVANI A PAG. 11



SOLLIMA, NUOVA SERIE TV

"Lo stesso sguardo maschile, dal mostro di Firenze a Phica"

PONTIGGIA A PAG. 18

Macronyahu

» Marco Travaglio

Quando si dice l'ironia della storia: mentre il Sud-Est del mondo si ritrova in Cina per isolare l'Occidente che s'era illuso di averlo isolato e si presenta al resto del pianeta parlando (ipocritamente, ma furba mente) di pace, multilateralismo, cooperazione, energia, commercio e investimenti comuni, la cosiddetta Europa si raduna all'Eliseo sotto le mentite spoglie dei "Volenterosi" parlando (ipocritamente, ma stupidamente) di guerra e armi. Cosa c'entrino con l'Ue questi mitomani non è dato sapere: prima erano in quattro, poi in tre, poi in sei, ieri in 38 (10 in presenza e 28 collegati: in tre ore, detratte i convenevoli, han parlato 4 minuti a testa). Ma l'aspetto più surreale è la location: Parigi alla vigilia dello sciopero generale del 10 contro Macron, che ha portato la Francia sull'orlo della bancarotta, e contro il suo governicchio Bayrou che le ha dato l'ultima spinta. I sondaggi danno Macron al 15% e Bayrou al 14, col 69% dei francesi che invocano legislative anticipate e il 68 le dimissioni del presidente. Lui però continua a crederci Napoleone: convoca summit, lancia ultimatum, organizza il dopoguerra in Ucraina (mentre alimenta la guerra) e promette truppe francesi come se fosse eterno, mentre non sa nemmeno se arriva a Natale.

Intanto il *Canard enchaîné* scopre che i ministeri della Salute e della Difesa hanno ordinato alla sanità pubblica di ampliare i posti letto negli ospedali per prepararsi ad accogliere da marzo 2026 fino a 250 militari feriti al giorno, stimando un totale massimo di 15 mila. La stessa circolare sollecita la formazione del personale sanitario alla "medicina riabilitativa" perché sia pronto a operare "in un periodo di guerra segnato da scarsità di risorse e aumento dei bisogni" e ad arruolarsi nella Sanità dell'esercito "indipendentemente dal settore di attività". Mettiamoci nei panni di un francese già terrorizzato dall'ipotesi di un crac dello Stato, dell'ennesima rapina a lavoratori e pensionati e di un'altra manovra lacrime e sangue: apre un giornale satirico e scopre che il governo, senza dir niente a nessuno, men che meno al Parlamento, si prepara a entrare in guerra con alcune decine di migliaia di soldati (*"Armées-nous et partez"*). E mette già in conto i feriti e ovviamente i morti (a quando una circolare a obitori e cimiteri perché aumentino la capienza?). Ora, che Macron sia stupidissimo è un fatto notorio. Ma non lo è abbastanza per pensare di recuperare consensi promettendo ai francesi che i loro figli andranno morire in Ucraina in una guerra persa e strapera perché a lui non garba la pace. Quindi l'unica spiegazione alle sue fregole belliciste è che gli serva una guerra per creare uno stato d'eccezione che gli salvi la *chaise sous le cul*. Piccoli Netanyahu crescono.



ANNO XXX NUMERO 209 DIRETTORE CLAUDIO CERASIA VENERDI' 5 SETTEMBRE 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 43

Ci mancava la morte di Giorgio Armani nell'estate terribile di Milano, tra Mediobanca ai romani, la fine dei grattacieli, e il Plastic

L'estate terribile di Milano si è aperta col crollo dell'ingegner sul grattacielo Generali e si chiude con la dipartita di Giorgio Armani. Nel frattempo, pezzi forse casuali ma storie che se ne vanno o passano di mano, da MICHELLE MANSERI

assai dolcemente o no Mediobanca, il Leonecavallo, la chiusura definitiva della discoteca Plastic, l'epopea del grattacielo come simbolo di sviluppo lombardo ormai svanita. Anche Armani era un grande italiano ma soprattutto un grande milanese. Se uno volesse scrivere il romanzo milanese del dopoguerra il protagonista sarebbe infatti lui. Anche se il ragazzo veniva da Piacenza, quella zona in cui i confini tra Emilia e Lombardia si fan sinuosi, e aveva cuore nell'Oltrepò, terra sacra allo stilismo: da Voghera viene infatti anche Valentino, suo grande simmetrico in fuga come lui dalla provincia. Valentino scese a Roma e lì ebbe gran fortuna, mentre a Milano regnava e soprattutto lavorava Armani poi con tutta una geografia e simbologia, con la casa in via Borgonuovo e il negozio in via Sant'Andrea. E più che incontrarlo a dei party era più che di soddisfazione coglierlo mentre si muoveva le vetrine ancora fino a qualche tempo fa, nelle sue botti - lui, che ormai miliardario e leggendario nasceva pur sempre vetrinista alla Rinascente, altro luogo mitico e mistico della milanese; in tempi in cui ancora i vetrinisti non si chiamavano display designer. E pesarlo a sistema dei capelli in vetrina era rito apotropaico come calpestare le pale del toro in Galleria. Armani era infatti Milano, "Bocconi", profiera il calabrese del "Drive In" negli anni Ottanta, e poi appunto "Armani": gloria anche turistica, modo di essere, come la mania del controllo - che pensò mai - che pure gli era nota, e il gran laura, attività sacra sotto il Duomo. Tanto più che gli abiti da sera, si mise a disegnarsi solo dopo un bel po'. Lui era piuttosto quello dell'uomo e novità della donna che lavora, e cosa c'era di più milanese? Uomo e donna nel loro "grigio", un non colore come la cappa che avvolge tra polveri sottili la capitale lombarda. Dall'altra parte, lontanissimo, giù giù, c'era appunto il rosso Valentino. Da sera. Però Armani con quel grigio poteva dire ciò che voleva: uno stile unico e inconfondibile e "consistente" come dicono in America e naturalmente a Milano patria del Milanenghish. Armani, come gli ha riconosciuto ieri su Instagram Giancarlo Giammetti, formidabile socio-compagno di Va-

lentino, aveva uno stile unico: che non vuol dire nulla, ma nel suo caso significava che in un abito, una casa, un Armani Hotel, o Armani Hotel, o Armani Fiori, perfino l'Armani Café celebrare anche purtroppo per il barman-femminista Impugnatiello (altro romanzo milanese da scrivere, del genere Brrr, Easton Ellis), quando ci stavi, capivi subito che eri nel mondo del "Signor Armani". Architetture scarse e un minimalismo padano con finiture extralusso, inconfondibili a nord e a sud. "Il Signor Armani", milanese, era poi molto diverso dal "Signor Valentino", romano, la moda essendo l'unico settore in Italia in cui dare del dottore risulta peraltro ridicolo (un po' perché nel settore nessuno lo è, un po' perché essendo settore internazionale il "mister" prevale sempre sul "dott.", molto locale, da parcheggioatore). (segue nell'inserto VII)

Una lezione di atlantismo a Trump

I volenterosi non riescono a convincere Trump, che taglia i fondi per la sicurezza all'est Europa

Roma. L'obiettivo della riunione dei volenterosi, che si è tenuta ieri a Parigi, era convincere Donald Trump di un'ovvia Vladimir Putin lo prende in giro, sa-bota i negoziati e non intende arrivare alla pace. La riunione è stata suddivisa in tre momenti. Prima gli europei hanno parlato fra loro - soltanto alcuni, tra i quali il presidente francese, Alexander Stubb, vestito come Zelensky, e il premier polacco Donald Tusk, erano presenti a Parigi assieme al padrone di casa, Emmanuel Macron, al presidente ucraino, al leader delle istituzioni europee e Steve Witkoff. Gli altri, inclusa la presidente del Consiglio Giorgia Meloni, erano in collegamento. Dopo questa conversazione, si è tenuta una telefonata con Trump, alla quale ha partecipato anche il suo vice J. D. Vance.

Il regime incrollabile

Kim Jong Un riabilitato e protetto. Il banchetto con Xi è il segnale di un rapporto privilegiato

Roma. Il giorno dopo la gigantesca parata militare a Pechino per commemorare la fine della Seconda guerra mondiale, il leader cinese Xi Jinping ha invitato il dittatore nordcoreano Kim Jong Un per un banchetto nella Grande sala del popolo. Prima c'era stato un bilaterale, durato poco più di un'ora, ma è stata soprattutto la cena ad aver acceso l'attenzione dei media internazionali, perché quel genere di gentilezza, nel cerimoniale diplomatico, trasformano una visita utilitaristica - finalizzata cioè alla presenza alla parata - in una visita di stato. La Corea del nord è ufficialmente tornata a essere un paese non isolato, e anzi protetto.

700 giorni di Hamas

Trump vuole un solo accordo: tutti gli ostaggi liberi. La proposta c'è, l'alternativa è l'attacco a Gaza City

Roma. In un documento di Hamas, di cui la testata Ynet ha diffuso alcuni stralci, si legge: "La comunicazione militare è preparazione spirituale". Il documento, ritrovato nella Striscia di Gaza dai soldati di Tshah, era corredato di foto, racconti di attentati di successo contro gli israeliani. Il tutto era destinato al braccio operativo delle Brigate al Qassam per l'addestramento dei miliziani. Hamas non pensa a scomparire, e anche se fosse sul punto di perdere, dicono i documenti, è chiamato a proclamare comunque la vittoria. E' quello che sta facendo da settecento giorni di guerra contro Israele. Ieri Bishara Bahbah, attivista palestinese americano, ha detto all'emittente saudita al Ambiya che c'è una nuova proposta sul tavolo dei negoziati. (segue nell'inserto VII)



Oggi con il Foglio c'è il quinto numero del nostro mensile dedicato all'Europa.

Assieme a Farage

Per i trumpiani c'è una deriva autoritaria nel Regno Unito che li agita più dei regimi veri

Milano. L'Amministrazione Trump è molto preoccupata per "l'allontanamento dai valori democratici" da parte del Regno Unito. Nel giorno in cui i regimi più violenti e più forti del mondo, i russi, i cinesi, i nordcoreani, gli iraniani, sfilavano uniti alla parata di Pechino, il dipartimento di stato americano si preoccupava di denunciare la deriva liberale degli inglesi e degli europei, mentre al Congresso, invitato dai repubblicani, c'era l'aeo del presidente della sovranità e trumpiana del Regno, Nigel Farage, che poi ha incontrato il presidente americano, "l'amico" Donald Trump, e assieme a una comitiva delegazione della Casa Bianca ha festeggiato l'apertura della redazione a Washington di Fox News, l'emittente che si posiziona come la Fox News britannica e che ospita anche una trasmissione condotta da Farage.

Non una di meno

Femminista condannata a due anni di carcere in Marocco per la t-shirt "Allah è lesbica"

Roma. La "giustizia" marocchina non è meno solerte di quella algerina, che ha condannato a cinque anni Boualem Sansal. Una maglietta con la scritta "Allah è lesbica" ha portato all'arresto e alla condanna a trenta mesi di carcere la femminista marocchina Hissam Laghar. Mercoledì, un tribunale marocchino ha condannato la femminista per "offesa all'islam". Laghar, psicologa clinica cinquantenne, era stata arrestata il mese scorso dopo aver pubblicato online una sua foto con la scritta "Allah è lesbica". Laghar non era sola: la sua compagna, di nome Sana, ha portato all'arresto e alla condanna a trenta mesi di carcere la femminista marocchina Hissam Laghar. Mercoledì, un tribunale marocchino ha condannato la femminista per "offesa all'islam". Laghar, psicologa clinica cinquantenne, era stata arrestata il mese scorso dopo aver pubblicato online una sua foto con la scritta "Allah è lesbica". Laghar non era sola: la sua compagna, di nome Sana, ha portato all'arresto e alla condanna a trenta mesi di carcere la femminista marocchina Hissam Laghar.

La ruotona deve girare

C'è un aspetto curioso, non ci spingeremo a dire antropologico, nell'improvvisi interesse dei giornali per la ruotona. Il (ci sono casati tutti) per la vittoria di assoli della "Ruota della Fortuna" di Gerry Scotti su Canale 5 contro "Affari tuoi" ("i pacchi") di Stefano De Martino su Rai 1. Scoppia peraltro provvisorio e risicato, 4.514.000 spettatori contro 2.222.000. Ma l'eccezione è grande, e vien da chiedersi il perché. E passi per il grado zero dell'entusiasmo, Rep. che ha dedicato un'intera pagina al titolo "La ruota batte i pacchi", tanta è l'inaffettuosità per la Rai meloniana che è diventata digeribile anche Mediaset. Ma forse c'è una nuance in più. La "Ruota", rilanciata dal re dei presentatori berlusconiani, il più confortevolmente rassicurante, è un quiz che più berlusconianamente inclusivo-democratico non si può. La fortuna è una ruota che deve girare, come la paltona ai tempi di Emilio Fede: un po' a me e un po' a voi, ce n'è per tutti. "Affari tuoi", con quel nome un po' arruffone, un po' guardone, rappresenta un'altra psicologia e un altro populismo, destra sinistra non cambia, più aggressivo e selettivo: gente che sta a destra e sinistra, il socialismo e la cabala dei numeri di battesimo o telefono. Manco dovesse venire alle regionali. L'idea di socialità e di successo senza un nesso nell'epoca di Rita Di Crescenzo. La ruotona deve girare. (Maurizio Crippa)

La tela di Decaro

Trattative pazzе, il bisogno di conservare l'immunità. Temi i poteri di Emiliano. I dubbi di Schlein

Roma. Odissea tra le cozze. Antonio Decaro come Penelope. Al telaio. Si candida, non si candida, a cosa si candida? Non si sblocca. Voce di ritorno. L'ultima che ci arriva è questa: Decaro ha paura di correre in Puglia. Non vuole perdere l'immunità europea. Temi i "poteri" di Emiliano, i tenti, o Taruffi, del Decaro ricco di veti. L'altra versione. L'eroe, secondo la fittoria di Ely Schlein, tessi: "Ha mantenuto il veto su Vendola, per poi dire agli uomini di Emiliano che il veto non era solo suo, ma era di tutti". E poi? "Avrà mostrato che esiste un'altra idea di Pd. Da presidente ci sono altri due nomi Pd come candidati: l'assessore Raffaele Piemontese o Loredana Capone. Credevo. Oggi saranno tutti insieme, a Disceglie. Schlein, Decaro, Gaetano Manfredi e Clelio Boccia. Sorridono, le mani sui fianchi e una frase stampata sul petto, la parola "Allah" scritta in arabo utilizzando la calligrafia coranica: "Allah è lesbica". (Michele segue nell'inserto VII)

ro che conta cinquecento negozi e un fatturato superiore ai 2 miliardi di euro, e come lo chiamavano anche molti di noi che si occupano di moda e costume da tanti anni per rispetto e affetto, all'antica, e nonostante lui insistesse per il "tu", il "Signor Armani", si diceva, ha cambiato con le protezioni scarteggiando. Lo invito a fare un salto". (Roberto segue nell'inserto III)

Il disguido di Tarantelli

Luca, figlio dell'economista Ezio ucciso dalle Br, è la candidata Di Cesare. Politica, non vittimismo

Roma. "Disguido" è la reazione che esprime Luca Tarantelli alla candidatura di Donatella Di Cesare come capolista di Avs alle regionali in Calabria. La professoressa di filosofia della Sapienza, un anno fa, aveva ricordato la morte della brigatista Barbara Balzerani. "La tua rivoluzione è stata anche la mia. Le vie diverse non cancellano le idee. Con malinconia un addio alla compagna Luca", recitava il post della Di Cesare poi cancellato. Balzerani era la capa della colonna romana delle Brigate Rosse che il 27 marzo 1985 uccise il padre di Luca, Ezio Tarantelli, economista vicino alla Cisl. "Già un anno fa rimasi sconcertato da quelle dichiarazioni" - dice al Foglio - Questo suo tentativo di nobilitare la lotta armata è inaccettabile prima di tutto come prospettiva intellettuale. Ma vedere che ora viene addirittura candidata dalla sinistra mi produce disgusto". Chi la difende, come il candidato presidente del M5s Pasquale Bisignone, gli eurodeputati di Avs Mimmo Lucano e Iaria Salis, sostiene che la Di Cesare sia vittima di una campagna d'odio delle destre che stravolge il senso delle sue parole. "Quasi facile a trovare una possibile interpretazione diversa da quella che nitidamente è espressa in quella dichiarazione. D'altronde basta leggere gli scritti della Di Cesare, sulla rievocazione per trovare una coerenza di pensiero". (Cipriano segue nell'inserto III)

Il "Signor Armani"

Una gloria nazionale entrata nella vita di tutti, anche di chi non ha mai indossato un suo vestito

E' giusto, e non avrebbe potuto essere altrimenti, che dalla scomparsa di Giorgio Armani abbia scritto un messaggio di cordoglio al dolore l'altro Giorgio nazionale, il premier Meloni, così come è stato giusto che non l'abbia fatto per molti altri designer e imprenditori della moda che - l'anagrafica della moda italiana è sempre più impacciata - sono morti in questi ultimi tre anni di governo. Che lui l'avesse vestita più volte, in velluto blu notte anche per la sua prima Prima della Scala, due anni fa, c'entra ovviamente zero. La differenza fra un designer di moda anche famoso e un simbolo al quale tributano tutti gli onori riservati a una gloria nazionale risiede infatti nella sua capacità di incidere sulla società, di accompagnare e favorire lo sviluppo, superando i limiti, pur interessanti, dell'abbigliamento e del vestire. E "il Signor Armani" - come lo chiamavano tutti i suoi moltissimi discepoli - non si limitava a cimela nel suo impero che conta cinquecento negozi e un fatturato superiore ai 2 miliardi di euro, e come lo chiamavano anche molti di noi che si occupano di moda e costume da tanti anni per rispetto e affetto, all'antica, e nonostante lui insistesse per il "tu", il "Signor Armani", si diceva, ha cambiato con le protezioni scarteggiando. Lo invito a fare un salto". (Roberto segue nell'inserto III)

Re Giorgio

Dal Maggiorino venduto per aprire l'azienda fino al successo. L'epopea di Armani

Lo stile, che non è moda e non è il marchio, ma li precede. L'ispirazione che, lo diceva Einstein, si accompagna sempre al sudore (il 10 per cento contro il 90 per cento). L'organizzazione in questo è stato un mostro di efficienza, seguiva il "modello IBM", tutto era programmato, le aziende che lavoravano per lui avevano rigide scadenze da rispettare. Una volontà ferrea, pignola, che lo portava a controllare ogni dettaglio, persino le grasse alle quali appendere le famose giacche, i suoi veri capolavori per donne e per uomini. Giorgio Armani andrebbe studiato di più anche come imprenditore, un innovatore schumpeteriano e dirompente, con un gran fiuto per il mercato e una capacità di andare controcorrente. Si dice che deve gran parte del suo successo all'America, ed è vero, ma l'America non aveva trovato il suo orgoglio con Ronald Reagan. Un tempo, il mantra in pubblicità era che quando quel vestito di giallo bisignone di blu, ebbene è stato il credo di Armani. Mentre tutti aggiungevano instoffa, mentre tutti esageravano in toghe e vestiti, lui era parco, quasi troppo negli anni dell'economia grigia, che segnarono il suo successo mondiale. (Cipriano segue nell'inserto VII)

ORCEL RIPARTE DALLA GERMANIA editoriale a pagina tre

-120 mila occupati

La forte revisione al ribasso dell'Istat ora mostra un quadro dell'occupazione più coerente

In Italia sono spariti 120 mila occupati e nessuno se n'è accorto. O meglio, l'Istat ha segnalato che ci sono 120 mila occupati in meno di quelli che stimava appena un mese fa. Lunedì, l'Istat ha pubblicato i dati sul mercato del lavoro relativi a luglio 2024. Il quadro congiunturale è positivo: gli occupati sono aumentati di 13 mila unità su base mensile, mentre i disoccupati sono diminuiti di 7 mila unità. Il tasso di occupazione è salito al 62,9 per cento (+0,1 punti rispetto a giugno) e il tasso di disoccupazione è sceso al 37,1 per cento (-0,1 punti), tra i livelli più bassi dagli anni Ottanta. Migliora la disoccupazione giovanile, che si attesta al 18,7 per cento, in calo di 1,4 punti nel mese. (Capone e Truzzi seguono nell'inserto III)

Parla Centinaio (Legga)

"Mercosur? Se fossi ministro direi di no. Lollobrigida venga a Pavia a vedere la crisi del riso"

Roma. "Io l'accordo Ue-Mercosur così com'è oggi, se fossi ancora ministro, non lo firmerei. Ecco perché penso che prima di dire sì bisogna pensarci bene. Guai a fidarsi troppo, la fregatura è dietro l'angolo. Siamo stati eletti per difendere gli interessi dei nostri agricoltori, non per metterci in difficoltà". Da ex ministro dell'Agricoltura, il leghista Gian Carlo Centinaio, vicepresidente del Senato, usa parole nettissime contro il trattato di libero scambio che anche l'Italia ha contribuito per il via libera a Bruxelles. "Il ministro Lollobrigida dice che il comparto del riso è già abbastanza protetto? Posso assicurare che qui a Pavia la crisi si sente e le proteste degli agricoltori non finiscono mai. Io invito a fare un salto". (Roberto segue nell'inserto III)

Pd, lo PsychoLeonka

Domani due cortei in cui mezzo partito sfilerà con quelli che accusano il Pd di ogni malefatta

Faccio più la figura da pirla se non vengo, o se vengo ma me ne sto un po' così, nascosto dietro le manne (nome del Leonka)? Perdonate il nanismo, e anche lo slang meneghino, ma è l'oggettiva anatomia della schizofrenia politica di cui da molto tempo è preda il Pd milanese (non soltanto milanese, ovvio: salutami la Puglia) e che ha avuto un piceo di parossismo in vista della manifestazione di domani (anzi saranno due) contro lo sberleffo di Leonicavallo. Se Beppe Sala (che non va) e qualcuno dei suoi non si presentano contro lo sgombero fascista del Leonka fanno la figura dei pirla. Ma quelli che invece ci vanno? (Cipriano segue nell'inserto III)

Andrea's Version

Ci ha raccontato Michele Serra: "L'altra sera c'erano noi, Serre, in collegamento. Greta Thunberg e Ely Schlein e hanno parlato la stessa lingua, così tutti tro che frequentano quando a prendere la parola sono un'attivista di base, per quanto celebre, e una leader di partito". E Serra avrebbe ragione, sarebbe infatti ottima cosa, almeno una volta, di ascoltare, e sempre che due più due fa quattro, le due militanti, sia quella di vertice che quella di base, fossero entrambe in grado di capire cosa s'intenda per due, cosa s'intenda per più, cosa s'intenda per fa e separatamente, poi che la sintesi è sempre la più difficile, cosa s'intenda per quattro.



VENERDÌ 5 SETTEMBRE 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 210 - 1.50 euro**

www.ilgiornale.it
059 532-0771 il giornale del weekend e del

Editoriale

UN ANTI DIVO
LIBERO E ONESTO

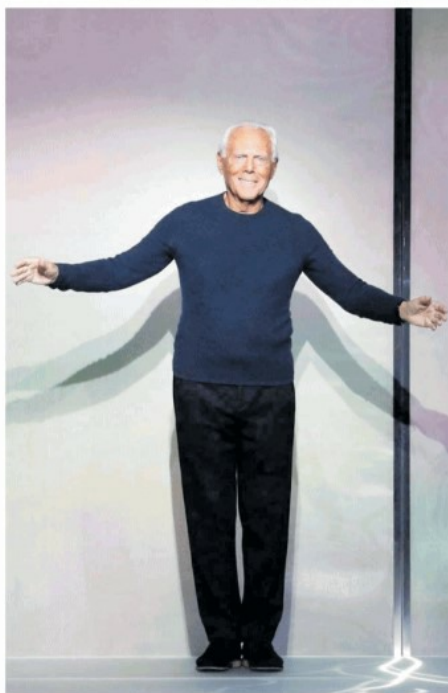
di Alessandro Sallusti

«Spero che la morte mi colga da vivo», aveva detto poco tempo fa Giorgio Armani. E così è stato. È vero che di recente la sua salute cominciava a scricchiolare, a 91 anni ci sta, ma il Re ha esaudito anche il suo ultimo desiderio, ultimo di una lunga serie iniziata nel 1957 da commesso-vetrinista della Rinascenza di Milano che già vedeva oltre ciò che quotidianamente maneggiava. Se ne è andato senza un lamento e sul pezzo fino alla fine un talento immenso e un lavoratore indefesso, uno dei pochi uomini che, alla pari di Enzo Ferrari, hanno portato questo Paese nel mondo facendoci sentire orgogliosi di essere italiani pur non avendo titoli accademici da esibire, cognome o parentele da vantare e usare da passe-partout per aprire porte e portoni (Gianni Agnelli una volta ammise: «Se non fossi nato Agnelli oggi non sarei ricco»). Nel circo dei divi Giorgio Armani ci è entrato da anti divo: non fumava, non beveva, non faceva uso di sostanze stupefacenti («Ho provato una sola volta nella vita, mai più» confessò con candore), era contrario alla chirurgia plastica. Insomma, era solo e soltanto Giorgio Armani, uno che non amava la moda bensì l'eleganza, che è altra roba. Ebbe a dire: «Ho conosciuto tanti cretini vestiti alla moda, nessuno vestito elegante». Intellettualmente libero e onesto rifuggiva da ogni forma di ipocrisia. Pur essendo gay dichiarato non si è mai accodato al carrozzone arcobaleno. In una delle sue ultime presentazioni fece sfilare coppie di uomini e donne che si tenevano per mano e a chi rimase sorpreso rispose con una di quelle verità semplici e spiazzanti: «Questa è la bella realtà che piace a tutti, il resto è solo trasgressione e modernità». Tra le ultime cose che ha fatto, poche settimane fa, ha comprato a sorpresa e non a caso - oggi la cosa assume un alone romantico - la discoteca Capannina di Forte dei Marmi dove negli anni Sessanta conobbe il suo grande amore Sergio Galeotti, morto nel 1985. Armani lascia un impero solido, ma soprattutto lascia una nitida traccia da seguire riassunta nelle sue ultime volontà: «Il segno che spero di lasciare è fatto di impegno, rispetto per le persone e per la realtà. È da lì che tutto comincia». Nessuno avrebbe potuto scrivere un epitaffio migliore.

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

ADDIO A GIORGIO ARMANI

IL RE È MORTO



Lo stilista si è spento a 91 anni. Numero uno indiscusso della moda e icona del made in Italy. Cordoglio unanime: «Un genio e un gigante»

■ È morto Giorgio Armani. Aveva 91 anni ed era il re indiscusso della moda. Ha vestito dalle star di Hollywood ai personaggi della politica, dai reali ai campioni dello sport. Lascia la sua azienda, simbolo nel mondo del Made in Italy, e un impero economico da 12 miliardi di euro. Il suo testamento social: «Spero di aver lasciato un segno di impegno e di rispetto».

servizi da pagina 2 a pagina 9

IL PERSONAGGIO

Genio dell'eleganza che ci ha illuminato con il suo stile

Daniela Fedi

a pagina 2

LE ULTIME PAROLE

Il testamento social: «Lascio un segno di impegno e rispetto»

Chiara Campo e Serena Coppetti

a pagina 4

IL PATRIMONIO

Immobili, ristoranti, hotel e 650 negozi: impero da 12 miliardi

Camilla Conti

a pagina 6

IL LATO POP

Dal cinema allo sport. Così il mondo si è «armanizzato»

Francesca Amé

a pagina 8

all'interno

IL VERTICE DI PARIGI

L'impegno dei Volenterosi per il sostegno a Kiev. Meloni: non inviamo truppe

Adalberto Signore

■ Ventisei Paesi si impegnano a sostenere militarmente l'Ucraina. «Via terra, mare o aria», ovviamente dopo un eventuale cessate il fuoco con la Russia. È questa la sintesi del vertice dei cosiddetti Volenterosi di ieri.

con Basile alle pagine 10-11

LE POLEMICHE SUL MEDIOORIENTE

Lezione di Giorgia a Elly: «Aiuti a Gaza? Ci sono già. E tuteleremo la Flotilla»

Domenico Di Sanzo

■ Elly Schlein chiama, Giorgia Meloni risponde sottolineando l'impegno del governo per i civili di Gaza. La premier, con un'altra lettera, replica sul punto alla missiva inviata mercoledì dalla segreteria del Pd.

a pagina 12

MANOVRE SPERICOLATE

Non c'è soltanto la Cina. Armi, vino e barche: tutti gli affari di D'Alema

Luca Fazzo

■ Mediatore di armi, piazzista di vino. Il crepuscolo di Massimo D'Alema va ben oltre l'ingombrante presenza dell'altro ieri alla «parata della vittoria» in Cina. Ecco tutti i suoi affari in giro per il mondo.

con Napolitano a pagina 14

GIÙ LA MASCHERA

POST BRIGATISTI

di Luigi Mascheroni

Certo che le devi davvero azzeccare tutte per stare sempre dalla parte sbagliata. Ilaria Salis per esempio. Ieri l'europarlamentare di Verdi e Sinistra, in modo gratuito ma non sorprendente - non c'è nulla di più prevedibile della stupidità - ha manifestato sul social la propria solidarietà a Donatella Di Cesare, la filosofa che pianse inconsolabile la morte di una brigatista irriducibile e per questo criticata da destra quando, l'altro giorno, si è candidata con Pasquale Tridico, che la sinistra vuole Governatore della Calabria.



Delle due donne, che compaiono insieme in una toccante fotografia, sempre meno femmine e sempre più femministe, non serve ricordare i curricula. La prima è una che ha confuso l'attivismo con le spedizioni punitive, la seconda la nostalgia con il fiancheggiamento all'eversione. Ed entrambe chiamano «pericoloso nemico» chi rappresenta una visione alternativa alla loro. C'è chi fa politica senza capirla e chi insegna Morale senza averla.

È l'umanitarismo sorpassato dall'ideologia: sono pericolosi e fanno finta di essere buoni. Ricapitolando. La brigatista Barbara Balzerani viene ricordata in modo commosso dalla Di Cesare, alla quale viene manifestata solidarietà dalla Salis, che viene difesa da Bonelli e Fratoianni, i quali non è escluso riceveranno presto un attestato di stima da Lauro Azzolini.

E così la stella a cinque punte si chiude.

IL GIALLO DI VITERBO

Arrestati due turchi pronti a far fuoco: sventato un attentato

Patricia Tagliaferri

■ Giallo a Viterbo. Poco prima della festa di Santa Rosa, che attira ogni anno migliaia di persone, sono stati arrestati due cittadini turchi, trovati in possesso di armi automatiche pronte all'uso. Messi al sicuro il ministro Tajani e l'ambasciatore israeliano.

con Manti a pagina 13

IN ITALIA: PATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

IL GIORNO

VENERDÌ 5 settembre 2025
1,60 Euro

Lombardia EDIZIONE ESTIVA +

QV WEEKEND
L'INTERVISTA
JACOPO
VENEZIANI

Speciale
Fiera
Sant'Alessandro

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Il vertice a Parigi con Zelensky, l'ira del Cremlino. La telefonata a Trump

Volenterosi, garanzie a Kiev Meloni: ma niente truppe

Flotilla, la premier a Schlein: tuteleremo gli italiani da p. 12 a p. 15



ristora
INSTANT DRINKS

RE GIORGIO

**Addio ad Armani, lo stilista che rivoluzionò la moda
Icona di stile nel mondo, si è spento a Milano a 91 anni
Lutto cittadino e funerale in forma privata lunedì**

Mancinelli, Bogani, Pugliese, Palma, Bonezzi, Giorgi
e il ricordo di **Santo Versace** da p. 2 a p. 11

Intervista a Federico Marchetti
«Lui e io a cena
con Richard Gere»
Baroncini a pagina 5

L'amore infinito per il Belpaese
Dalla Versilia
fino a Pantelleria
Ponchia a pagina 8



Treviso, telecamere hackerate:
venduti video privati di donne

**Siti sessisti
e far-west online,
la Fieg in campo:
«Sia obbligatoria
l'identificazione
di chi pubblica»**

Troise e Jannello a pagina 21

Viterbo, l'ipotesi dell'attentato
Anche Giuli e Tajani al corteo

**Processione
nel mirino
dei terroristi,
arrestati due turchi
Avevano pistole
e mitraglietta**

D'Amato a pagina 19



Milano, le esequie del giornalista

**«L'ultima diretta
di Emilio Fede»**

Servizio a pagina 23

**Diventa professionista
della raccolta fondi
per il nonprofit!**

Lezione online di prova
mercoledì 17 settembre.
Iscriviti gratis su:
www.master-fundraising.it



**master in
fundraising**
PROFESSIONE FUNDRAISER

**Domani su Alias**

FREE BACOLI Un'intera comunità diventata esempio di sfida al crimine organizzato con la restituzione al territorio di beni confiscati

**Visioni**

VENEZIA 82 Leonardo Di Costanzo con «Elisa», in concorso, esplora la nostra parte inquieta e oscura

Cristina Piccino pagina 14

**L'Ultima**

ARMANI Addio al «re della moda», che ha trasformato in pochi decenni l'idea del «vestirsi» e del «guardarsi»

Gianfranco Capitta pagina 16

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,30

VENERDÌ 5 SETTEMBRE 2025 - ANNO LV - N° 210

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

La riunione della coalizione dei volenterosi all'Eliseo a Parigi foto Frederic Sierakowski

Lo schiaffo del soldato

«Forze armate nei cieli, nei mari e a terra»: al vertice dei Volenterosi Macron schiera 26 paesi a sostegno bellico dell'Ucraina. «Manca solo la decisione Usa». Ma l'Italia e la Polonia non invieranno «mai» truppe. E anche la Germania punta tutto sull'esercito di Kiev **pagine 2,3**

Ucraina

*Dopo Pechino
la pace
al minimo*

TOMMASO DI FRANCESCO

Confesso che ho avuto un moto di disappunto, quasi una smorfia, alle parole di Massimo D'Alema, invitato speciale alla parata di Pechino per l'80esimo della liberazione dal Giappone occupante. In Asia hanno letto diversamente e sulla loro pelle la Seconda guerra mondiale noi quella stagione di massacri e crimini l'abbiamo misconosciuta e quindi cancellata. «...Spero che arrivi da qui il messaggio di pace...». Ma come proprio lui, il protagonista dell'allargamento armato della Nato a est con il contributo dato come presidente del Consiglio nel 1999 alla partecipazione dell'Italia alla guerra «umanitaria» nei Balcani, che parla ora di messaggio di pace. Sbagliato il personaggio e il luogo: quella è stata una parata militare, un fronte per far capire che «nessun bullo» dice Xi può ripetere in Asia quello che è accaduto in Europa. Comunque altrettanto ridicolo Calenda.

— segue a pagina 11 —

A GAZA CI SONO ANCHE I VOLONTARI DELLA COLONIA URIA, SENZA SUPERVISIONE MILITARE

Palestina, 3 detenuti su 4 sono civili



■ Tre persone su quattro tra le migliaia che Israele ha arrestato a Gaza sono civili. Le prigioni di Tel Aviv sono piene di anziani, ammalati, medici, giornalisti i cui nomi non sono mai stati inseriti nella lista di sospetti affiliati ad Hamas e alla Jihad Islamica. Lo hanno scoperto i giornalisti di The Guardian e +972, venuti in possesso del database con i nomi di tutti coloro che Tel Aviv ritiene membri dei gruppi armati. Delle circa 6.000 persone arrestate, a maggio solo 1.400 erano su quella lista. Intanto, nonostante i bombardamenti, i militari israeliani stimano che il 20% dei residenti di Gaza City, circa 200mila persone, rifiuterà di evacuare. Attiva nella Striscia anche la colonia israeliana Uria: volontari che, senza la supervisione dei militari, abbattano le case dei palestinesi.

GIORGIO, RIVA ALLE PAGINE 4-5

PAPA LEONE INCONTRA HERZOG

La frattura dietro la diplomazia

Il papa ha ricevuto in Vaticano il presidente israeliano Herzog, ma i resoconti che i due hanno fatto dell'udienza sono profondamente diversi. Herzog ha raccon-

tato di un incontro «caloroso». La Santa sede ha invece parlato di «cordiali colloqui», nei quali è stata denunciata la «tragica situazione» di Gaza. **KOCCIA PAGINA 5**

FLOTILLA IN PARTENZA Critiche del governo Ma la marea cresce



Meloni risponde a Schlein, che aveva chiesto tutele per l'equipaggio, di cui fanno parte anche quattro parlamentari. Garantisce le tutele già riservate agli italiani all'estero, e suggerisce «canali alternativi» per la missione, cioè quelle istituzionali. Mentre crescono le mobilitazioni. **GAMBIRASI A PAGINA 6**

A bordo e a terra I confini mobili della Striscia

FILIPPO BARBERA

Il 17 settembre quattro parlamentari italiani saliranno sulla Global Sumud Flotilla, più di quaranta imbarcazioni dirette a Gaza con a bordo medici, marinai, artisti, preti, volontari. Persone comuni che non hanno armi ma hanno scopo.

— segue a pagina 6 —

IN CASSAZIONE Il progetto Albania perde nuovi pezzi



■ La Cassazione rinvia alla Consulta la detenzione «senza titolo» di chi chiede asilo a GJader e viene riportato in Italia. La norma, introdotta in fase di conversione del decreto per neutralizzare le decisioni della Corte d'appello di Roma, avvicina l'Italia ai peggiori regimi. **MERLI A PAGINA 7**

AMERICA OGGI I libertari della salute alla guerra santa



■ La destra Maga travolge istituzioni sanitarie e scienza medica in quello che ormai non è più dibattito ma jihad: il ministro Kennedy Jr caccia la leader del Centro malattie infettive e ne epura i vertici, la Florida abbandonano l'obbligo vaccinale... La sola iniezione buona resta quella letale. **CELADA PAGINA 10**



Prima Italiana Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, DpaC/PM/232103
e 71/02/25-25/15/0000



€ 1,20 ANNO CIOCHI-N° 244
ITALIA
SPEDIENTE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 5 Settembre 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA "IL MATTINO" - "LE ESPRESSO" EURO L23

Terzi in Italia, il "tesoretto" cresce di 107 milioni
Napoli d'oro, per valore
al 18esimo posto in Europa

Gennaro Arpaia a pag. 14

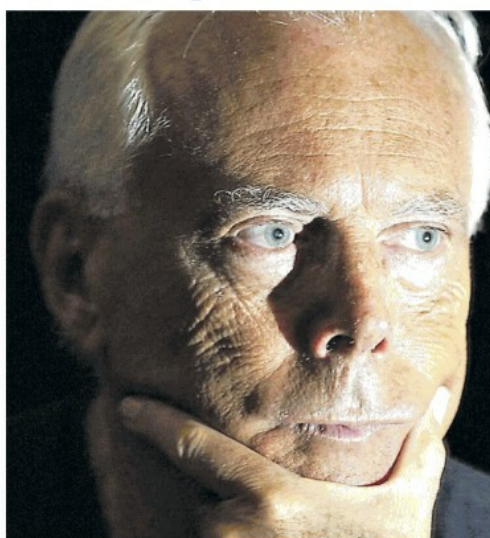


di Bruno Majorano

È un Napoli senza limiti quello di Aurelio De Laurentiis e Antonio Conte. Perché dopo la vittoria al fotofinish dello scorso campionato, il patron e l'allenatore azzurro si sono seduti a tavolino, si sono guardati negli occhi e hanno deciso di puntare ancora più in alto. Ecco spiegata in poche parole la crescita vertiginosa che il club ha fatto sul mercato nel corso dell'ultima sessione estiva.

Continua a pag. 34

Armani e Napoli: storia di amore e di eleganza tra Sophia, gli azzurri e la moda



1934 / 2025

CIAO GIORGIO, MAGO DELLA BELLEZZA

La diva
Loren: grande amico e un maestro di stile
Titta Fiore alle pagg. 6 e 7

Il calcio
Le maglie azzurre con il suo marchio
Pino Taormina a pag. 7

La testimonianza
Monetti: nella giacca l'eleganza partenopea
A pag. 8

L'intervista
Rubinacci: ci univa la stessa idea di moda
Santa Di Salvo alle pagg. 6 e 7

I luoghi
Capri, l'amore infinito e le serate al Quisisana
Annunziata Boniello a pag. 8

Valeria Arnaldi e Anna Franco alle pagg. 4 e 5

Il vertice a Parigi. L'Italia non invierà truppe
Le garanzie dei Volenterosi
26 Paesi per la difesa di Kiev

Francesca Pierantozzi e Ilana Sciarra a pag. 11

Unioncamere: un terzo delle richieste delle imprese nel Mezzogiorno, Campania in testa
NEO ASSUNTI, IL SUD FA IL PIENO

Nando Santonastaso a pag. 2

L'editoriale
IL NUOVO PATTO
EUROPEO
LA LINEA ROSSA
DELL'UCRAINA

di Paolo Pombeni

La riunione dei volenterosi si è realizzata dopo le esibizioni di forza che la Cina ha organizzato nei giorni scorsi. E da questo punto che si deve partire.

Continua a pag. 35

Imprenditori e professionisti stregati dal fascino dei luoghi ma anche dalle opportunità di lavoro

Napoletani per scelta
un film su chi decide
di trasferirsi in città



L'architetto: qui
trovo l'ispirazione
per i miei progetti



L'artista: lavoro
e scrivo romanzi
mi sento realizzata

Servizio e interviste a cura di Giovanni Chianelli a pag. 3



Napoli, il delitto a Forcella davanti alla figlia
Uccide il marito a coltellate
«Da anni subivo aggressioni»

Petronilla Carillo

«Mi sento libera... Dopo aver subito tante angherie ero già in gabbia. Quindi non cambierà molto: le parole che Lucia Salemme, 58 anni, avrebbe detto prima di essere rinchiusa a Secondigliano. Ha confessato di aver ammazzato il marito Ciro Rapuano, 59 anni. Il delitto ieri a Napoli: «Mi sono difesa». Il delitto davanti alla figlia.

In Cronaca con Chiapparino
Lucia Salemme e Ciro RapuanoIL MATTINO - NAZIONALE - 1 - 05/09/25 ---
Time: 04/09/25 23:59



€ 1,40* ARNO 147 - N° 244
ITALIA

Sped. in A.P. 08.03.2003 conv. L.48/2004 art.1 c.1 DD.MM.

Il Messaggero

NAZIONALE



VALLEVERDE



Venerdì 5 Settembre 2025 • S. M. Teresa di Calcutta

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Show azzurro agli Us Open
Sinner in semifinale
Tennis italiano
potenza globale

Martucci e un commento
di Giampaolo Roidi nello Sport



A Venezia con "Elisa"
Barbara Ronchi
indaga le ragioni
dietro la colpa

Satta a pag. 22



Stasera alle 20,45
Sogno Mondiale
Gattuso ci prova
contro l'Estonia

Angeloni nello Sport



1934-2025 Il grande stilista si è spento nella sua casa di Milano. Aveva 91 anni. Lunedì i funerali si svolgeranno in forma privata

Orgoglio nel mondo
L'INVENTORE
DEL MADE
IN ITALY

Mario Ajello

Ha rifatto la vetrina dell'Italia:
via il vecchiume anni '70 e
avanti con il fashion (...) *Continua a pag. 18*

Le donne e il lavoro
MINIMALISMO
COME SEGNO
DI PARITÀ

Gloria Satta

Giorgio Armani, un rivoluzio-
nario su tutti i fronti: non so-
lo nella moda ma anche (...) *Continua a pag. 18*

Giorgio Armani, morto all'età
di 91 anni *vedi ANSA* Armarki,
Dimiti, Franco, Mei, Petrelli
e Ravarino da pag. 2 a pag. 7

Re Giorgio



Vertice dei "Volenterosi" con Trump

Patto a 26 in difesa di Kiev
L'Italia non invierà truppe

Francesca Pierantozzi

Ucraina, il piano dei "Volente-
rosi": 26 Paesi in difesa di
Kiev. Vertice a Parigi: pronti
a inviare truppe («Ma non
sul fronte»), da precisare il ruolo
degli Usa. Zelensky: «Donald è
scontento degli alleati che acqui-
stano petrolio russo». La premier
Meloni: «Non invieremo soldati,
ma ci siamo per la formazione».

A pag. 13
Becchi a pag. 13

Risposta alla Cina
L'OCCIDENTE
E LA FORZA
DEL DIALOGO

Andrew Spannaus

I due vertici internazionali
di questa settimana (...) *Continua a pag. 18*

In Cdm la riforma delle professioni, slitta quella per i commercialisti. "Scudo" per i sanitari

Avvocati, cambia l'esame di Stato
E iter agevolato per badanti extra Ue

ROMA Avvocati, arriva l'equo
compenso. Esame di Stato una
volta l'anno, riabilitazione
dopo la prima sanzione. In Cdm
la riforma delle professioni,
slitta quella per i commercialisti.
"Scudo" per i sanitari. In
Cdm anche il decreto migran-
ti: più facile assumere badanti.

Bisozzi, Pigliautile e Pira
alle pag. 8, 9 e 10



Viterbo, arrestate altre cinque persone
I legami tra mafia turca e terrorismo

VITERBO Sparatoria sventata a
Viterbo, arrestati altri cinque
turchi. Scongiurato il rischio
del blitz armato tra la folla
per la processione di Santa

Rosa: l'ipotesi del regolamen-
to di conti tra bande. Ieri sera
nuovo blitz a Montefiascone.
Marani e Riganelli
alle pag. 14 e 15

Telecamere hackerate

In vendita online
video rubati ripresi
in case e palestre

Michela Allegri

Non ci sono solo i forum ses-
sisti, con le fotografie di
donne immortalate in mo-
menti di intimità diffuse
senza il loro consenso, o con le
immagini di politiche, attrici,
cantanti pubblicate e commen-
tate in modo osceno e offensivo.
La Polizia postale indaga anche
sui filmati di telecamere interne
a case o spogliatoi sottratti ille-
galmente e vendute sul web.

A pag. 17
Pace a pag. 17

DAL 5 SETTEMBRE AL 30 NOVEMBRE 2025 concorso a premi

Pewex

500.000

vincite immediate di Buoni Spesa euro

Il Segno di LUCA

BILANCIA, FRENA
L'IMPULSIVITÀ

La settimana di lavoro si chiude
con un momento di grande
esposizione, nel quale ti senti
davvero capace di fare cose che
rispecchiano la tua crescente
ambizione. Prestigio e
gratificazioni ti incoraggiano a
procedere sulla tua strada, derti
però conto che eventuali ostacoli
che minacciano di ridurre
l'ampiezza del tuo successo
vengono esclusivamente da
un'eccessiva tendenza a importi,
che può tradursi in manifestazioni
di collera.

MANTRA DEL GIORNO

La collera trattenuta brucia dentro.
L'oroscopo a pag. 18

* Tante con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con 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)

il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 5 settembre 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola +

QNWEEKEND
L'INTERVISTA
JACOPO
VENEZIANI
FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

Il vertice a Parigi con Zelensky, l'ira del Cremlino. La telefonata a Trump

Volenterosi, garanzie a Kiev Meloni: ma niente truppe

Flotilla, la premier a Schlein: tuteleremo gli italiani da p. 10 a p. 13



RE GIORGIO

**Addio ad Armani, lo stilista che rivoluzionò la moda
Icona di stile nel mondo, si è spento a Milano a 91 anni
Lutto cittadino e funerale in forma privata lunedì**

Mancinelli, Bogani, Pugliese e il ricordo di Santo Versace da p. 2 a p. 8

Intervista a Federico Marchetti
«Lui e io a cena
con Richard Gere»
Baroncini a pagina 5
L'amore infinito per il Belpaese
Dalla Versilia
fino a Pantelleria
Ponchia a pagina 8

Treviso, telecamere hackerate:
venduti video privati di donne
**Siti sessisti
e far-west online,
la Fieg in campo:
«Sia obbligatoria
l'identificazione
di chi pubblica»**

Troise e Jannello a pagina 18

Viterbo, l'ipotesi dell'attentato
Anche Giuli e Tajani al corteo
**Processione
nel mirino
dei terroristi,
arrestati due turchi
Avevano pistole
e mitraglietta**

D'Amato a pagina 17



L'ad del Bologna, Fenucci

**«Un nuovo stadio?
Sarebbe meglio»**

Poggi in Cronaca

**Diventa professionista
della raccolta fondi
per il nonprofit!**

 Lezione online di prova
mercoledì 17 settembre.
Iscriviti gratis su:
www.master-fundraising.it

**master in
fundraising**
 PROFESSIONE FUNDRAISER

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

VENEDÌ 5 SETTEMBRE 2025

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,50 € con TVS ORRISI E CANZONI in Liguria - 1,80 € in tutte le altre zone - Anno CXXXIX - NUMERO 210, 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

NON SOLO SITI SESSISTI

CENTO SFUMATURE DI VIOLENZA CONTRO NOI DONNE

FRANCESCA PORLEO

Le cento sfumature della violenza sui corpi delle donne ci travolgono dalla più tenera età. Quando da bambine ci spiegano che i maschi ti tirano i capelli perché gli piaci e a loro non si dice niente. «Chi disprezza compra» è un altro motto ripetuto alle piccole donne, quando si fanno adolescenti. «E poi copriti, che finisci male». Magari esibita e commentata come un taglio di macelleria su un portale che rappresenta in maniera plastica la cultura dello stupro, del possesso dei nostri corpi senza il nostro consenso.

Ieri era il sito Mia moglie, oggi è Phica, domani chissà. Non contano solo i portali, chi li gestisce e chi li affolla, conta l'educazione. Vanno tutti denunciati, sia chiaro, come hanno detto le giornaliste che si sono ritrovate su Phica in un coraggioso servizio al Tg1: «Basta minimizzare, non sono battute, non sono goliardate, è violenza». Ecco, serve un po' di cultura (e buon senso) per capire che è sempre violenza. Ma, se c'è un atteggiamento classico, quando si parla di abusi sui nostri corpi, è spostare l'attenzione sulle vittime: com'erano vestite, come si sono comportate. Si chiama vittimizzazione secondaria. Una cosa che, va da sé, alleggerisce la posizione di chi ha la colpa: in questo caso chi ha postato foto di donne inconsapevoli con commenti violenti, misogini, sessisti. È accaduto anche alla ragazza che ha denunciato come violenza la battuta del tecnico di un ospedale romano prima di fare la tac: «Se ti togli il reggiseno siamo tutti contenti». Ho sentito molti maschi biasimare la reazione "sproporzionata" e nessuno osservare quanto poco professionale, oltre che misogino, sia stato quel lavoratore: sarà ancora al suo posto?

La maestra che si è mostrata su OnlyFans è stata licenziata: e il creatore di Phica manterrà il suo lavoro? O finirà licenziato, magari condannato come è accaduto - fatte le dovute proporzioni - a Dominique Pelicot, che per anni ha fatto violentare la moglie imbottita di narcotici da decine di uomini sconosciuti? Si parla di nuove leggi contro questo tipo di reato. Personalmente credo che si debba partire dall'educazione al consenso e ai diritti uguali per tutte e per tutti. E il diritto alla tutela dei nostri corpi - commentati e sezionati anche sul lavoro, qualunque esso sia - è uno dei più importanti che dobbiamo ancora conquistare.

LA SINDACA: LE DUE OPERE POSSONO CONVIVERE Salis: «Costruiamo il nuovo tunnel poi apriamo il confronto pubblico»

BRUNO VIANI / PAGINA 11

GENOVA E IL FUTURO DELLA SOPRAELEVATA



IL PRESIDENTE DELLA REGIONE: MA I COSTI SONO ALTI Bucci: «Demolirla non è necessario. Una variante consente di scegliere»

EMANUELE ROSSI / PAGINA 10

PASSI AVANTI DOPO IL VERTICE DEI VOLENTEROSI A PARIGI

La coalizione dei Ventisei in soccorso dell'Ucraina

Previsto anche l'invio di truppe sul terreno
Ma Italia, Germania e Polonia lo escludono

I Volenterosi sembrano aver trovato la quadra. Dal vertice di Parigi spunta un numero, sconosciuto sinora: 26. Ovvero il numero di Paesi disposti a partecipare alle garanzie di sicurezza per l'Ucraina, anche con l'invio di truppe. Però Roma, Berlino e Varsavia escludono gli scarponi sul terreno (la Germania in realtà è più possibilista ma aspetta di capire cosa faranno gli Usa). Gli Stati Uniti ci saranno. Ma come e dove, ancora, non si sa. «L'Ucraina ha proposto un formato per la protezione dei nostri cieli che gli Stati Uniti dovranno valutare», ha sottolineato Zelensky parlando della conversazione che i Volenterosi hanno avuto al termine della loro riunione con Trump.

MATTIA BERNARDI BAGNOLI / PAGINA 6

MEDIO ORIENTE

Silvana Logozzo / PAGINA 7

Assedio totale a Gaza E Netanyahu dice no alla visita di Macron

L'Idf prosegue la sua operazione di conquista di Gaza City: le forze israeliane controllano già il 40% del territorio della città. Nell'enclave si continua a morire sotto i bombardamenti: secondo Al Jazeera, nell'ultima giornata almeno 62 persone sono state uccise nella Striscia. Intanto il premier Netanyahu ha respinto la richiesta del presidente francese Macron di una visita in Israele. Motivo: l'annuncio riconoscimento della Palestina da parte di Parigi.

HA RIVOLUZIONATO LA MODA E CREATO UN IMPERO. È MORTO A 91 ANNI

ARMANI, ULTIMA SFILATA ERA IL GENIO DEL BELLO



Giorgio Armani a New York nell'ottobre 2024 (Reuters)

SERVIZI / PAGINE 2-5

SCUDO PENALE PER I MEDICI, PUNIBILI SOLO PER COLPA GRAVE

Quattro materie all'orale Ecco la nuova Maturità

Due prove scritte, quattro materie all'orale e niente più tesina: sono le principali novità della Maturità targata Valditar. Altre novità sono in arrivo per i medici. Diventa struttura-

le lo scudo penale per i medici, già previsto durante la pandemia Covid e poi prorogato. Saranno punibili solo per colpa grave.

MANUELA CORRERA EMARIA ELENA MARSCO / PAGINA 7

CORNIGLIANO, CONTESTATO IL PIANO PER L'EX ILVA



Il corteo sfilava a Genova Cornigliano

Beatrice D'Oria / PAGINE 16 E 17

«No al forno elettrico» Comitati in piazza tensione con gli operai

Oltre 1500 persone hanno raccolto l'appello dei comitati di Cornigliano a scendere in piazza contro il forno elettrico nell'ex Ilva. Momenti di tensione per la manifestazione degli operai Fiom a favore dell'impianto.

BUONGIORNO

Sono molto a disagio quando mi chiedono un'opinione su questi siti di caserma, con foto di donne e commenti di uomini, e sono a disagio soprattutto davanti all'indignazione di maschi, forse indignati da sé stessi, da quello che sono stati e magari sono ancora - che siamo stati e siamo ancora, per carità, perché mi mette molto a disagio specialmente l'esibizione di sé come uomini migliori. Novantanove su cento di noi, nella vita, hanno stilato classifiche di compagne di classe, raccontato di notti fosche e pronunciato battute molto cretine. Sono stati momenti in cui non abbiamo dato il meglio di noi e qualcuno non è mai riuscito a lasciare l'adolescenza o il militare, anche in età avanzata. Non mi sfugge del resto la differenza fra l'essere stati pessimi da ragazzi e continuare a farlo da adulti,

Il maxiprocesso

MATTIA FELTRI

con l'aggravante della diffusione online. E non mi sfugge che qualcuno ha commesso reati e ne avrà conseguenze penali, ma è difficile per chiunque dichiararsi alieno a questa melma. E tuttavia invocare nuove leggi e più drastiche punizioni, ridurre tutto come sempre a una questione di tribunale (se abbiamo le carceri che traboccano, non è colpa della destra o della sinistra, ma della cultura di questo Paese), significa accontentarsi della bastonatura di qualche capro espiatorio e rinunciare a capire e a trovare una soluzione. Dopo il disvelamento dello scandalosissimo sito Mia Moglie, già si è disvelato lo scandalosissimo sito Mia Moglie Due, e secondo voi non ci sarà il Tre e poi il Quattro e il Cinque e fino al Settantatré? In confronto il maxiprocesso di Falcone sembrerà una cosa fra intimi.

80
1945
2025

coop AZIONI PER LA SOCIETÀ

Da 80 anni supportiamo la crescita del nostro territorio, mettendo al primo posto l'etica e la sostenibilità.

Scopri tutte le iniziative su www.figura.coop.it

QR code

80
1945
2025

coop AZIONI PER LA SOCIETÀ

Da 80 anni supportiamo la crescita del nostro territorio, mettendo al primo posto l'etica e la sostenibilità.

Scopri tutte le iniziative su www.figura.coop.it

QR code



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni
Ires premiale,
più tempo
per interconnettere
i beni 4.0 e 5.0



Luca Galani
— a pag. 26

Corte Ue
Transfer pricing,
spazio all'Iva
sui servizi
con corrispettivo

Bellini e Pavese
— a pag. 27

sdworx
Un unico partner
per Payroll, HR e
Contabilità
**In Italia.
In Europa.**
sdworx.it

FTSE MIB **41989,71** +0,49% | SPREAD BUND 10Y **87,40** -2,44 | SOLE24ESG MORN. **1504,99** +0,59% | SOLE40 MORN. **1576,75** +0,50% | **Indici & Numeri → p. 31-35**

IL «RE» È MORTO IERI ALL'ETÀ DI 91 ANNI

Giorgio Armani, maestro di stile e signore della moda italiana

Marta Casadei, Giulia Crivelli, Angelo Flaccavento
— a pagina 6

UN GRUPPO MAI QUOTATO
Il nodo successione
per un impero
che vale 12 miliardi
Carlo Festa — a pag. 7

L'UOMO E IL PERSONAGGIO
I valori: dedizione
al lavoro e rispetto
di quello altrui
Nicoletta Polla Mattiot — a pag. 7

Stilista
e imprenditore.
Giorgio Armani

Professioni: nuove regole per avvocati, medici, ingegneri, architetti e consulenti

Consiglio dei ministri

Il Governo approva
tre disegni di legge
delega per le riforme

Ok al Ddl che disciplina
14 categorie e a quelli
per avvocati e sanitari

Avviato l'esame del testo
sui commercialisti:
poi arriva il rinvio

Via libera ieri dal Consiglio dei
ministri alla riforma generale
delle professioni (14 quelle in-
teressate, dagli ingegneri agli
architetti ai consulenti del la-
voro), a quella degli avvocati e
a quella delle professioni sanita-
rie, con lo scudo penale per
i medici reso definitivo per i
soliti casi di colpa grave. Avvia-
to e poi rinviato a un altro
Consiglio dei ministri il ridi-
segno delle regole per i com-
mercialisti.

Maglione, Micardi, Uva
— alle pagine 2 e 3

SANITÀ

Sanitari, via libera
allo scudo penale:
responsabili
solo di colpa grave

Bartoloni — a pag. 3

LA RIFORMA

Maturità, prova
orale ristretta
a quattro materie
Commissioni light

Bruno e Tucci — a pag. 5

VIA LIBERA AL DL

Lavoro extra Ue,
strutturali
le domande
precompilate

Perrone — a pag. 30

EXCELSIOR: PREVISTO CALO DEL 2,6%

Gelata di settembre sulle assunzioni

Claudio Tucci — a pag. 16

Frenata generale. Cominciano a farsi sentire anche sul lavoro, in tutti i comparti, gli effetti dei dazi e del clima d'incertezza

INTERVISTA AL MINISTRO ANTONIO TAJANI
«Con l'accordo del Mercosur
diversifichiamo l'export»

Carlo Marroni — a pag. 12



Dagli Usa all'Olanda: ecco i rischi per i titoli di Stato

Mercati

I rendimenti dei titoli di Stato a lun-
ga scadenza sono in rialzo quasi
ovunque. L'indice settoriale di
Bloomberg segnala che in generale
sono al top dal 2009. Quando i ren-
dimenti salgono significa che i prez-

zi scendono. Ciò che i titoli di Stato
vengono venduti dagli investitori.
Le pressioni al rialzo (che interessa-
no solo i titoli di Stato a lunga sca-
denza) sono mondiali. I motivi sono
tanti, globali (preoccupa la tenuta
dei conti pubblici in molti Paesi) e
locali (per esempio la riforma dei
fondi pensione in Olanda o la sen-
tenza in arrivo sulla legittimità dei
dazi Usa). **Morya Longo** — a pag. 8

STUDIO TEHA GROUP E A2A

Data center, una filiera che al 2030
può valere 200 miliardi e l'8% del Pil

Cheo Condina — a pag. 27



PEUTEREY

PANORAMA

IERI A GAZA 69 MORTI

Il Papa a Herzog:
garantire un futuro
ai palestinesi,
l'unica soluzione è
quella dei due Stati

Papa Leone XIV ha ricevuto il
presidente israeliano Herzog
(nella foto). La Santa Sede ha
ribadito «la soluzione dei due
Stati come unica via d'uscita
dalla guerra in corso» che
garantisca un futuro al popolo
palestinese. Affrontati anche i
temi della Cisgiordania e di
Gerusalemme. Ieri a Gaza
almeno 69 morti. — a pagina 9



IL RABBINO ASCHERMAN «La violenza dei coloni continua a crescere»

Il rabbino Arik Ascherman, che si
occupa dei diritti dei palestinesi,
denuncia le violenze dei coloni:
«Con l'occupazione della
Cisgiordania anche eliminando
Hamas nascerà qualcosa di
simile o peggiore». — a pagina 9

LA NUOVA GEOPOLITICA È ARRIVATO IL MOMENTO DI UNA VERA EUROPA UNICA

di Paolo Gentiloni,
Sigrid Kaag, Bruno Le Maire,
Klaus Regling — a pag. 15

OK A MISSILI LUNGA GITTATA Sicurezza dell'Ucraina, c'è l'impegno di 26 Paesi

Oggi 26 Paesi si sono impegnati a
costruire una forza di
rassicurazione, nel contesto di un
cessate il fuoco o di un accordo di
pace, dice la presidente Ue, von
der Leyen, dopo il vertice di
Volenteros. — a pagina 11



LA PORTA APERTA NEL SUDAN LA GUERRA DIMENTICATA

di Enzo Fortunato — a pag. 14

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



STASERA CONTRO L'ESTONIA
Nazionale a Bergamo
per la rincorsa Mondiale

Pieretti a pagina 26



FESTIVAL DI VENEZIA
Sollima indaga nell'animo
del mostro di Firenze

Bianconi a pagina 24



MONETA DOMANI IN EDICOLA
L'evoluzione del rischio
tra Mps e Generali

a pagina 17

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
immobiliare con servizi su misura

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
immobiliare con servizi su misura

San Quinto, martire

Venerdì 5 settembre 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 245 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

LA MEGLIO ITALIA

La morte a 91 anni di Giorgio Armani, il Re indiscusso della moda, simbolo dello stile italiano nel mondo
Il testamento lasciato sui social: «Il segno che spero di lasciare è l'impegno». Lunedì lutto cittadino a Milano

DI KATIA PERRINI a pagina 2 e 7



Quel Re
che morì
invano

DI TOMMASO CERNO

Le tre sillabe del suo cognome suonano come le tre sillabe Italia. Eppure Giorgio Armani non rappresenta nessuno dei luoghi comuni del nostro meraviglioso Paese. Lo citavo sempre parlando di figli, mai di abiti. Dicevo che viviamo in un Paese zoppo (...)

segue a pagina 6

L'ICONA DEL FASHION
All'inizio fu Richard Gere
Tutti col «sarto di Hollywood»

Gentile a pagina 3

IL CORDOGLIO DELLE ISTITUZIONI
Mattarella: «Maestro di stile»
Meloni: «Ha ispirato il mondo»

Sirignano a pagina 4

IL TESTAMENTO
Un patrimonio da 12 miliardi
Niente vendita dell'azienda

Caleri a pagina 4

GIORGIO E LA CITTÀ ETERNA
Le romane lo affascinavano
Sfilò all'Eur e salì al Colle

a pagina 6

Il Tempo di Osho



"Speravo d'avere
qualche sarto in
Paradiso"



Oroscopo

Le stelle di Branko

a pagina 30

IL CASO FLOTILLA

Meloni a Schlein
«Per gli aiuti umanitari
esistono altri canali
Masicurezza garantita»

La premier risponde alla segretaria dem
«Tuteleremo i nostri connazionali»

DI ANGELA BARBIERI

La Meloni risponde alla missiva della Schlein che chiedeva «tutela e sicurezza» per la Flotilla diretta a Gaza. «Si suggerisce la possibilità di avvalersi di canali alternativi e più efficaci di consegna» consiglia la premier.

a pagina 8



L'AMMISSIONE DELLA RELATRICE ONU
Albanese: «Foto con Hannoun?
Se non ho controllato
me ne prendo la colpa»

Sorrentino a pagina 9

IL BLITZ A ROMA DEL CARROCCIO
Moschee abusive
La Lega fa la mappa
Cisint: «Qui nasce
il radicalismo islamico»

A Roma la Lega mapperebbe i centri islamici irregolari dietro ai quali si celano luoghi di culto non autorizzati dove nasce il radicalismo.

a pagina 11



L'ATTACCO SVENTATO A SANTA ROSA

Spunta la mafia turca
dietro gli arresti di Viterbo
Presi i cinque complici

Buzzelli a pagina 10

LA RIFORMA È LEGGE

Esame di maturità
Scena muta all'orale
boccatura assicurata

Esame di maturità si Ecambia. Solo 4 le materie da portare. Boccato chi fa scena muta all'orale.

Bruni a pagina 15

DI AUGUSTO MINZOLINI

Quei conti in ordine del governo
che tolgono il sonno ai ministri

a pagina 14

bea
TECHNOLOGIES

BEA Integrated Energy Technologies progetta sistemi integrati per la produzione di energia da fonti rinnovabili per microreti con controllo funzionale automatico.

mailto:ipg@ipgsrl.com

DORMITA GALATTICA, RISVEGLIO SPAZIALE.

LAILA
GOCCE

NOVITÀ

3
Direttamente
in bocca
In acqua
Appuntato
a infuso

Con ingredienti che sono a Roma e a Milano è pronto il primo prodotto per il mercato italiano. Un prodotto che nasce come risposta a una delle richieste più sentite da chi ama il tè e il caffè.

Venerdì 5 Settembre 2025

Nuova serie - Anno 35 - Numero 209 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano
*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Gentleman a €4,00 (ItaliaOggi €2,00 + Gentleman €2,00)Uk £ 1,40 - Ch.fr. 3,50
Francie €2,50 **€4,00***

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE**Non è solo economica la crisi della Francia ma è collegata al crollo del suo ruolo internazionale**

Giorgio Laici a pag. 7

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE**ItaliaOggi**
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Professioni, ok alla riforma

Il ddl approvato ieri prevede la definizione di attività riservate o attribuite («anche senza esclusiva») agli iscritti a 14 Ordini e Collegi. E nuovi parametri per i compensi

PER RISPOSTE PIÙ VELOCI

Il fisco si riorganizza: interPELLI, FAQ, circolari, ritorna la direzione consulenza dell'Agenzia delle entrate

Bartelli a pag. 29

Definire le attività riservate, o attribuite («anche in via non esclusiva») ai professionisti iscritti a 14 Ordini e Collegi, prevedendo che sia loro riconosciuta una «competenza specifica». È predisporre, o aggiornare i parametri per la determinazione dei compensi per le prestazioni pure svolte in forma associata, o societaria. È quanto stabilisce il disegno di legge delega al governo per la riforma degli ordinamenti approvato ieri pomeriggio dal Consiglio dei ministri.

D'Aleasio a pag. 24

DOPO PROSIEREN

Mediaset diventa leader in Italia, Spagna e Germania

Secchi a pag. 17

Lombardi (Luiss): la politica dissennata dei tassi ha spinto molti Paesi verso la Cina

C'è ben altro dietro le parate militari. «Il summit cinese cristallizza il fallimento dello spirito del G20», spiega Domenico Lombardi, economista, direttore del Policy Observatory presso la School of Government della Luiss, e segna la nascita di un fronte antioccidentale, potenzialmente dirompente. «L'applicazione indiscriminata di misure restrittive al commercio internazionale introdotte dall'amministrazione Trump ha avuto un effetto catalitico nell'aggregare tra di loro paesi diversi», ragiona Lombardi, «ma siamo lontani dalla prospettiva di una vera e organica alleanza».

Ricciardi a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

In una delle foto pubblicate dai giornali di ieri relative all'incontro dei leader mondiali in Cina si vedono una cinquantina di persone che si dirigono verso piazza Tiananmen per assistere alla parata militare. In testa Xi Jinping, Putin e Kim Jong-un, dietro tutti gli altri in ordine sparso, ma gerarchicamente compatibili. Gli uomini vestono tutti abiti occidentali (Xi solo in parte): completi blu scuro, camicie bianche, cravatte annodate tutte allo stesso modo, scarpe di cuoio nero, una spilla sul bavero della giacca unico segno distintivo. Un dress code tipico della borghesia europea del diciannovesimo secolo, poi gradualmente impostosi in tutto il mondo. Fa un po' sorridere che la crema degli oligarchi orientali, riuniti per contrapporsi all'odio occidentale, si presenti in parata vestita all'occidentale: non avevano altro da mettersi?

GENERAL FINANCE

Specialisti nel finanziamento su misura alle imprese
Da 40 anni al loro fianco per aiutarle a raggiungere ogni obiettivo e a superarlo!

FINANZA ALL'IMPRESA **FACTORING ALLE IMPRESE IN CRISI** **FACTORING ALLE PMI**

www.generalfinance.it

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Maggiori dettagli sulle condizioni contrattuali applicate nei fogli informativi disponibili su <https://www.generalfinance.it/trasparenza/>

LA NAZIONE

QNWEEKEND
L'INTERVISTA
JACOPO VENEZIANI

VENEDÌ 5 settembre 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

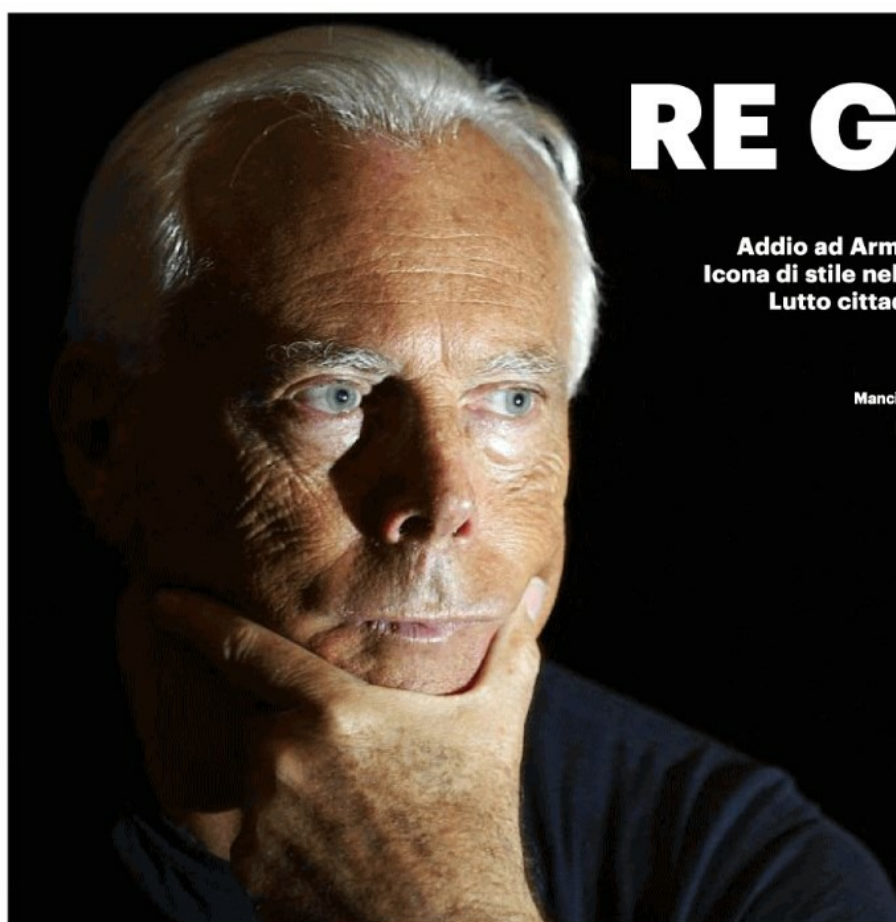
Il vertice a Parigi con Zelensky, l'ira del Cremlino. La telefonata a Trump

Volenterosi, garanzie a Kiev Meloni: ma niente truppe

Flotilla, la premier a Schlein: tuteleremo gli italiani Servizi da p. 10 a p. 13



ristora
INSTANT DRINKS



RE GIORGIO

Addio ad Armani, lo stilista che rivoluzionò la moda
Icona di stile nel mondo, si è spento a Milano a 91 anni
Lutto cittadino e funerale in forma privata lunedì

Mancinelli, Bogani, Pugliese e il ricordo di Santo Versace da p. 2 a p. 8

Intervista a Federico Marchetti
«Lui e io a cena con Richard Gere»
Baroncini a pagina 5

L'amore infinito per il Belpaese
Dalla Versilia fino a Pantelleria
Ponchia a pagina 8



Treviso, telecamere hackerate:
venduti video privati di donne

**Siti sessisti
e far-west online,
la Fieg in campo:
«Sia obbligatoria
l'identificazione
di chi pubblica»**

Troise e Jannello a pagina 19

Viterbo, l'ipotesi dell'attentato
Anche Giuli e Tajani al corteo

**Processione
nel mirino
dei terroristi,
arrestati due turchi
Avevano pistole
e mitraglietta**

D'Amato a pagina 17

Prato, l'inchiesta della procura
Cocci era segretario della loggia

**Il caso del ricatto
al candidato di FdI
Polizia e Finanza
nella sede
della massoneria
per nomi e soldi**

Bessi a pagina 21

**Diventa professionista
della raccolta fondi
per il nonprofit!**

Lezione online di prova
mercoledì 17 settembre.
Iscriviti gratis su:
www.master-fundraising.it



**master in
fundraising**
PROFESSIONE FUNDRAISER



la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

R50



DOMANI E DOMENICA IN REGALO

Camilleri
Le storie di Vigàta
ultimi due volumi

Rcultura
Le avventure praguesi
del professore Langdon

di **DAN BROWN**
a pagina 49



Venerdì
5 settembre 2025

Anno 50 - N° 210

Oggi con

Il venerdì

In Italia **€ 2,90**

Patto a 26 per la difesa di Kiev

Intesa a Parigi ma l'Italia non invierà truppe
Usa, stop aiuti ai Paesi Ue al confine con la Russia

di **ANALIS GINORI**

Ventisei Paesi, in gran parte europei, sono pronti a partecipare a una coalizione multinazionale per garantire la sicurezza dell'Ucraina.

➔ a pagina 18 con i servizi di **BRERA, CASTELLETI, MASTROBUONI e TITO**
alle pagine 19, 20 e 21

**Meloni: faremo
addestramento
fuori dall'Ucraina**

di **LORENZO DE CICCO**

➔ a pagina 19

Sì allo scudo per i medici commercialisti, lite e rinvio

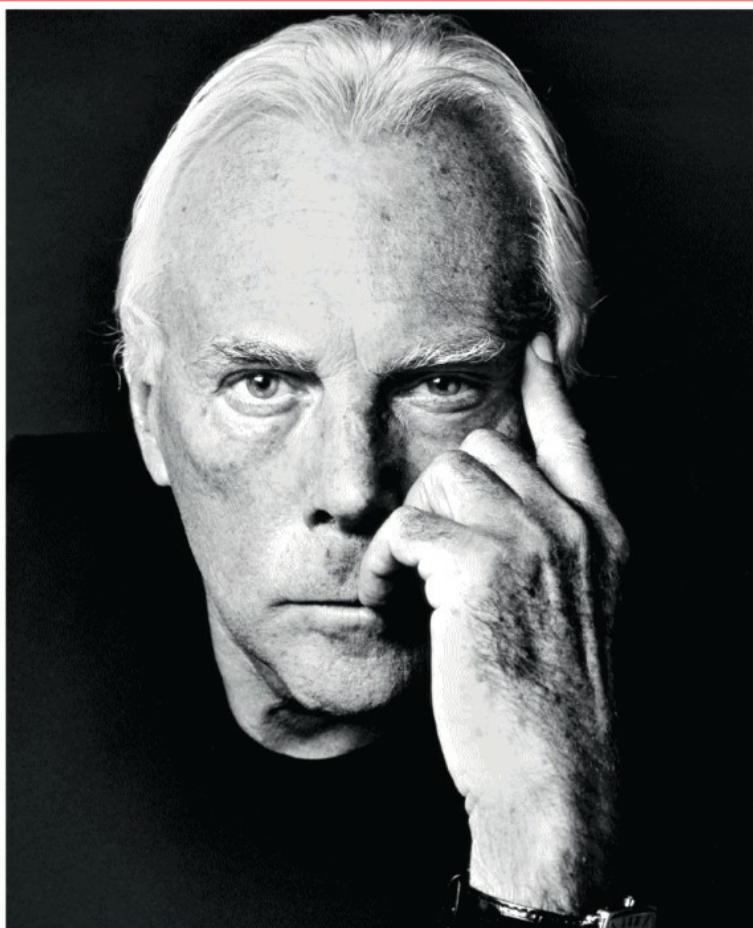
Il Consiglio dei ministri ha approvato ieri il cosiddetto scudo penale per i camici bianchi: il medico che rispetta le linee guida sarà punibile solo in caso di colpa grave. Ma il Cdm è stato anche teatro di una lite tra Nordio e Calderone su due diversi disegni di legge: uno per riordinare la professione forense, l'altro sulle mansioni dei commercialisti.

di **BOCCI e COLOMBO** ➔ a pagina 38

**Landini: il governo
restituisca mille euro
a ogni lavoratore**

di **VALENTINA CONTE**

➔ a pagina 33



Addio re Giorgio

Lo stilista Armani è morto a 91 anni, ad annunciarlo i suoi dipendenti
Il mondo piange l'uomo che in mezzo secolo ha rivoluzionato la moda

IL COMMENTO
di **GABRIELE ROMAGNOLI**

**La faccia bella
degli italiani**

Giorgio Armani ha rappresentato l'Italia: non come è, ma come noi italiani vorremmo che fosse e come gli stranieri sognano che sia, immergendosi nella storia.

➔ a pagina 3

di **EMANUELE FARNETI**

Vita privata? Io non ho vita privata, cari signori. Voi ce l'avete?». A chi negli ultimi mesi lo incontrava nello studio milanese di via Borgonuovo, circondato da due piani di libri e da molti suoi ritratti, Armani non nascondeva una certa malinconia per il tempo negato agli affetti.

➔ a pagina 4 e 5 con i servizi di **BENNEWITZ, CROSETTI, GIOVARA, MANACORDA, MASTROLILLI, ROMANO, SCHIRINZI, SCOTTI, TIBALDI e VITALI**
da pagina 2 a 15

IL RICORDO

di **NATALIA ASPESI**

**Le parole
tra noi sospese**

È morto Giorgio Armani. È morta la moda. La moda è morta prima che l'uomo che l'ha inventata dicesse a sé e al mondo: basta, sono stanco. Io ho un pensiero che mi addolora.

➔ a pagina 8

**Futuro
in corso.**

Da oltre 140 anni, siamo impegnati per il progresso e la sicurezza energetica del Paese. Anche adesso, anche qui.

edison Diventiamo l'energia che cambia tutto.

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Marocco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera italiana CHF 3,50 - Svizzera francese e tedesca CHF 4,30

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/498221 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Censura di pubblicità: A. Mancini & C. Milano - via F. Agnelli, 9 - Tel. 02/574941, email: publicita@edimancini.it



La nostra carta proviene da materiali riciclati e ha un'impronta carbonica ridotta.

NZ

con Cuore Noir € 12,80

1100 ANNI DELLO SCRITTORE

Il mio terzo grado
al genio di Camilleri

MARCELLO SORGI — PAGINE 32 E 33



IL TENNIS

Lendl: "Tira forte e lavora
Sinner è un robot"

STEFANO SEMERARO — PAGINA 27



LA NAZIONALE

Caro Ringhio, solo il calcio
non ci appassiona più

GIULIA ZONCA — PAGINA 31

1,90 € II ANNO 159 II N.244 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1 DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

VENERDÌ 5 SETTEMBRE 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



SCOMPARE A 91 ANNI LO STILISTA AMATO NEL MONDO. IL SUO TESTAMENTO: "SPERO DI LASCIARE UN SEGNO FATTO DI IMPEGNO, RISPETTO E ATTENZIONE PER LE PERSONE"

Armani, l'Italia

CORBI, COTTO, DESIDERIO, EL KANN, MOSCATELLI, SALEMI, TAMBURRINO

Artista in un'era di cafoni
ALBERTO MATTIOLI — PAGINA 31

Film e abiti da Oscar
RAFFAELLA SILIPO — PAGINE 6 E 7

L'impero, l'eredità, i nipoti
FRANCESCO SPINI — PAGINE 4 E 5

Nei suoi occhi
una luce indelebile

SOPHIA LOREN

Il mondo ha perso un
gigante di eleganza,
creatività e genialità e
io ho perso un fratello.Aveva l'anima
di un pittore

RICHARD GERE

Giorgio era certa-
mente un originale.
Un artista. Una spe-
cie di visionario.Mi ha fatto diventare
una donna nuova

CLAUDIA CARDINALE

Ho il cuore infranto.
L'incontro con Gio-
rgio mi ha fatto diventa-
re una donna nuova.Il mio ambasciatore
dell'eleganza

ROBERTO BOLLE

L'Italia perde uno dei
suoi ambasciatori più
prestigiosi e consociati
nel mondo.

MELONI: FAREMO LA NOSTRA PARTE MA NO A TRUPPE IN UCRAINA. E GLI USA TAGLIANO GLI AIUTI MILITARI AI PAESI CONFINANTI CON LA RUSSIA

I Volenterosi: 26 Paesi in difesa di Kiev

IL COMMENTO

Ma senza la tregua
è solo una fiction

ANNA ZAFESOVA

«Non siamo mai stati così cre-
tini», dice Zelensky, e a sen-
tire e vedere i Volenterosi sem-
bra in effetti un vertice che final-
mente va oltre le dichiarazioni. — PAGINA 11

BRESOLIN, MALFETANO, SIMONI

Ventisei Paesi hanno confermato
il loro sostegno per garantire la si-
curezza in Ucraina «via terra, in
mare o nei cieli» dopo un eventua-
le cessate il fuoco, con gli Stati
Uniti che sono stati «molto chia-
ri» sul loro contributo. Sono que-
sti, secondo quanto riferito da Em-
manuel Macron, i principali risul-
tati del summit della Coalizione
dei Volenterosi. — PAGINE 10-12

L'ANALISI

L'Occidente diviso
destinato a perdere

GABRIELE SEGRE

Quando il caos domina la scena
globale, la prima regola è fare
la conta di chi conta davvero. La
settimana cinese lo ha mostrato
chiaramente. — PAGINA 31

LA CONFESSIONE DEI LEADER

Xi, Putin e la dittatura
dell'immortalità

ASSIA NEUMANN DAYAN — PAGINE 16 E 17

Dal mito salutista
all'utopia tecnologica

EUGENIA TOGNOTTI — PAGINE 16 E 17

IL FORUM DI CERNOBIO

La Ue con Trump
perde 75,8 miliardi

GIUSEPPE BOTTERO

La Cernobio che osserva
con preoccupazione gli svi-
luppi globali fa i conti, prima
di tutto, con gli effetti della
Trumponomics, la politica
americana che alza muri e blin-
da le dogane. È un dossier cor-
poso quello che oggi a Villa d'E-
ste finirà sui tavoli di ministri,
banchieri e imprenditori riuniti
dall'Ambrosiotti sulle rive del
lago di Como. — PAGINA 28

Buongiorno

Sono molto a disagio quando mi chiedono un'opinione su
questi siti di caserma, con foto di donne e commenti di uo-
mini, e sono a disagio soprattutto davanti all'indignazio-
ne di maschi, forse indignati da sé stessi, da quello che so-
no stati e magari sono ancora — che siamo stati e siamo an-
cora, per carità, perché mi mette molto a disagio special-
mente l'esibizione di sé come uomini migliori. Novanta-
nove su cento di noi, nella vita, hanno stilato classifiche di
compagne di classe, raccontato di notti focose e pronun-
ciato battute molto cretine. Sono stati momenti in cui non
abbiamo dato il meglio di noi e qualcuno non è mai riusci-
to a lasciare l'adolescenza o il servizio militare, anche in
età avanzata. Non mi sfugge del resto la differenza fra l'es-
sere stati pessimi da ragazzi e continuare a farlo da adulti,

Il maxiprocesso

MATTIA
FELTRIcon l'aggravante della diffusione online. E non mi sfugge
che qualcuno ha commesso reati e ne avrà conseguenze
penali, ma è difficile per chiunque dichiararsi alieno a que-
sta melma. E tuttavia invocare nuove leggi e più drastiche
punizioni, ridurre tutto come sempre a una questione di
tribunale (se abbiamo le carceri che traboccano, non è col-
pa della destra o della sinistra, ma della cultura di questo
Paese), significa accontentarsi della bastonatura di qual-
che capro espiatorio e rinunciare a capire e a trovare una
soluzione. Dopo il disvelamento dello scandalosissimo si-
to Mia Moglie, già si è disvelato lo scandalosissimo si-
to Mia Moglie Due, e secondo voi non ci sarà il Tre e poi il
Quattro e il Cinque e fino al Settantatré? In confronto il
maxiprocesso di Falcone sembrerà una cosa fra intimi.BANCA
DI ASTI

bancadiasti.it

BANCA
DI ASTI

bancadiasti.it



Bonomi lancia il suo polo della sicurezza
Due acquisti con Advanced

Caroselli a pagina 9
Meno incidenti sulle strade, sale a 20 mln l'utile di Assicurazioni di Roma

Messia a pagina 4

MF

il quotidiano dei mercati finanziari



Anno XXXVII n. 174
Venerdì 5 Settembre 2025
€4,00* *Classedificati*

*L'abbonamento obbligatorio ad esclusione con Caroselli a € 4,00 (P/E 10,00 + Caroselli € 2,00)

ADVEST

Con MF Magazine for Fashion: 125 € (€ 9,00 + € 4,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Longin: 95 € (€ 8,00 + € 4,00 + € 5,00) - Con Italiani Agent & Tar. Esclusiva 2025: € 14,00 (€ 4,00 + € 10,00)
Spettatore in A.P. art. 1 c. 1 L. 48/94. DCR Milano - L. 2 - L. 40 - C. 17 - 4,00 marca € 5,00

FTSE MIB +0,49% 41.990
DOW JONES +0,63% 45.558**
NASDAQ +0,55% 21.617**
DAX +0,74% 23.770
SPREAD 88 (-2)
€/S 1,1647

** Dati aggiornati alle ore 19,30

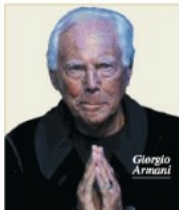
MISURE IN CINA CONTRO I RAIDER DI BORSA

Xi stanga la speculazione

Pechino teme la bolla sui mercati finanziari nazionali e mette in campo norme su vendite allo scoperto e high frequency trading. Autorità preoccupate per l'eccessiva liquidità

LISTINI EUROPEI IN RIALZO. SCONTRO TRA LE LOBBY UE PER IL FUTURO DELL'AUTO

Boeris e Gerosa alle pagine 2 e 7



ADDIO A GIORGIO ARMANI

The King lascia un impero da 11 mld
Ora il nodo della successione

In MF Fashion da pagina 21

MEDIOBANCA

Il Monte ormai è oltre il 40%
Il cda con Nagel boccia il rilancio

Deugeni a pagina 8

MISSIONE USA D'INTESA

Pmi alla conquista della Silicon Valley
Barrese: i dazi non sono un problema

Carrolo a pagina 6



unipegaso.it
Numero Verde
800.185.095

Il tuo futuro parte da qui

L'Università Digitale più scelta in Italia*



Università
Pegaso

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

Logistica e porti: trasporti via mare oltre le crisi. Le merci crescono del 6%. Ora la prova dei dazi

Sono cresciute del 6% le tonnellate di merci movimentate dai porti italiani. Un aumento fissato nero su bianco dai dati consuntivi del primo trimestre di quest'anno. Con picchi del +45,2% per l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del 37,6% per l'Adsp del Mar Ionio. Nel complesso sono cresciute del 25,2% le tonnellate di rinfuse solide, mentre sono calate dell'8,4 le liquide. Sono aumentate del 16,4% le merci trasportate attraverso il ro-ro. «A me piace sottolineare il 10,7% di incremento delle tonnellate di merci nei contenitori», sottolinea **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoporti**. «È possibile che, in vista dell'introduzione dei dazi, le aziende abbiano accelerato nella ricostituzione delle scorte di magazzino. Un fenomeno che ha toccato in generale il commercio mondiale dal Covid in avanti, dal conflitto in Ucraina al Medio Oriente. Si vedranno poi i numeri del secondo trimestre per capire meglio il trend. Ma questo primo dato è un segnale estremamente incoraggiante. I nostri porti sono orientati all'arrivo di prodotti sia per il consumo interno sia di materie prime per la produzione industriale che si tramuta poi in export. L'incremento dei beni di consumo nei container ci dice

soprattutto che l'industria italiana ha una produzione che resiste e in parecchi casi addirittura rilancia». Gli scali italiani si sono mostrati ancora una volta resilienti, sottolinea il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy 2025 di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. «Il 2025 è iniziato con il dato del +6% del primo trimestre. Tutto il 2024 ha registrato un +0,7% di merci movimentate, in totale 481 milioni di tonnellate: le merci stanno viaggiando», riepiloga **Alessandro Panaro**, responsabile Maritime & Energy di Srm. I numeri sanno di tendenza, dopo aver attraversato prima la pandemia, poi la guerra in Ucraina e la crisi in Medio Oriente. Certo ora c'è la partita dei dazi, e «gli Stati Uniti - ricostruisce il Rapporto - rappresentano il nostro primo partner come mercato di sbocco dell'export via mare con 37,4 miliardi di euro, e il secondo mercato di importazione, dopo la Cina, con 10,6 miliardi». Un ulteriore elemento ancora di valutazione: l'Italia, in tempi di regionalizzazione dei mercati, ha la «leadership indiscussa nello short sea shipping: è il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate, pari a 302 milioni di tonnellate, con una quota di mercato pari al 16%». LA TENDENZA «Il sistema portuale sta andando bene in quasi tutti i settori merceologici - spiega Panaro - C'è un calo nel settore petrolifero, soggetto non però a dinamiche portuali ma energetiche, come il maggior ricorso nel tempo alle fonti rinnovabili. Il positivo andamento dei container è specchio dell'attività dell'industria, ma ci dice anche altro: con il proseguire delle criticità nel Mar Rosso, Capo di Buona Speranza da rotta alternativa è diventata strutturale. La situazione non si è riassetata nei transiti, ma nelle rotte sì». Un paio di numeri, allora, per fissare la situazione: tra gennaio e maggio di quest'anno



Sono cresciute del 6% le tonnellate di merci movimentate dai porti italiani. Un aumento fissato nero su bianco dai dati consuntivi del primo trimestre di quest'anno. Con picchi del +45,2% per l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del 37,6% per l'Adsp del Mar Ionio. Nel complesso sono cresciute del 25,2% le tonnellate di rinfuse solide, mentre sono calate dell'8,4 le liquide. Sono aumentate del 16,4% le merci trasportate attraverso il ro-ro. «A me piace sottolineare il 10,7% di incremento delle tonnellate di merci nei contenitori», sottolinea Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti. «È possibile che, in vista dell'introduzione dei dazi, le aziende abbiano accelerato nella ricostituzione delle scorte di magazzino. Un fenomeno che ha toccato in generale il commercio mondiale dal Covid in avanti, dal conflitto in Ucraina al Medio Oriente. Si vedranno poi i numeri del secondo trimestre per capire meglio il trend. Ma questo primo dato è un segnale estremamente incoraggiante. I nostri porti sono orientati all'arrivo di prodotti sia per il consumo interno sia di materie prime per la produzione industriale che si tramuta poi in export. L'incremento dei beni di consumo nei container ci dice soprattutto che l'industria italiana ha una produzione che resiste e in parecchi casi addirittura rilancia». Gli scali italiani si sono mostrati ancora una volta resilienti, sottolinea il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy 2025 di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. «Il 2025 è iniziato con il dato del +6% del primo trimestre. Tutto il 2024 ha registrato un +0,7% di merci movimentate, in totale 481 milioni di tonnellate: le merci stanno viaggiando», riepiloga Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm. I numeri sanno di tendenza, dopo aver attraversato prima la pandemia, poi la guerra in Ucraina e la crisi in Medio Oriente. Certo ora c'è la partita dei dazi, e «gli Stati Uniti - ricostruisce il Rapporto - rappresentano il nostro primo partner come mercato di sbocco dell'export via mare con 37,4 miliardi di euro, e il secondo mercato di importazione, dopo la Cina, con 10,6 miliardi». Un ulteriore elemento ancora di valutazione: l'Italia, in tempi di regionalizzazione dei mercati, ha la «leadership indiscussa nello short sea shipping: è il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate, pari a 302 milioni di tonnellate, con una quota di mercato pari al 16%». LA TENDENZA «Il sistema portuale sta andando bene in quasi tutti i settori merceologici - spiega Panaro - C'è un calo nel settore petrolifero, soggetto non però a dinamiche portuali ma energetiche, come il maggior ricorso nel tempo alle fonti rinnovabili. Il positivo andamento dei container è specchio dell'attività dell'industria, ma ci dice anche altro: con il proseguire delle criticità nel Mar Rosso, Capo di Buona Speranza da rotta alternativa è diventata strutturale. La situazione non si è riassetata nei transiti, ma nelle rotte sì». Un paio di numeri, allora, per fissare la situazione: tra gennaio e maggio di quest'anno

i transiti medi giornalieri attraverso Suez si sono ridotti del 18% in volume rispetto al 2024 e del 70% sul 2023. Il punto di forza che ha contribuito al risultato degli scali italiani? «Il modello multipurpose - aggiunge Panaro - I nostri porti sanno movimentare tutte le categorie merceologiche ed è il sistema più resiliente. Un unico porto, Gioia Tauro, è specializzato nel transhipment e dobbiamo tenercelo stretto: è il solo in grado di accogliere le mega navi, peraltro in tempi di gigantismo navale, consentendo lo smistamento su navi più piccole e alimentando così gli altri porti». Il report censisce peraltro i progetti di realizzazione per nuovi terminal container. «Nell'arco di cinque-dieci anni si prevede un aumento di capacità di 5 milioni di teu, a fronte di un 2024 chiuso con la movimentazione di 11 milioni di teu e di un settore che cresce di circa il 2% l'anno - spiega Alessandro Panaro - Da studioso, l'auguro è di riempirli tutti. Il mercato giocherà sull'efficienza logistica e sulla capacità di fare investimenti». «Gli scali stanno confermando la propria vocazione anche nel ro-ro per cui il Paese ha rotte e imprese di eccellenza: negli ultimi dieci anni è cresciuto del 24%. Gli automezzi salgono sempre più spesso sulla nave preferendola a tratti di strada», spiega ancora il responsabile Maritime & Energy di Srm. Parola chiave, dunque, intermodalità. «Il gap tra Italia e nord Europa non sta negli spazi né nell'efficienza, ma proprio nell'intermodalità. Ad Amburgo, che ne è leader, i trasferimenti nave-ferro sono il 38-40% del traffico portuale. In Italia il 13-15%: sarebbe un ottimo risultato arrivare al 20-25% in pochi anni. L'intermodalità è sinonimo di efficienza logistica. Un investimento che attira investimenti. La vera sfida è questa». Ancora qualche dato, allora. «Nel complesso - ricostruisce lo studio - il numero di treni merci rilevati presso le stazioni Rfi all'interno dei porti italiani è stato, nel 2024, pari a oltre 45mila unità, con una sostanziale stabilità rispetto all'anno precedente. L'analisi del traffico ferroviario di ultimo miglio nei venti porti connessi alla rete ferroviaria nazionale mostra la maggiore rilevanza degli scali di Trieste, Ravenna, La Spezia e Genova Voltri». Riepiloga il rapporto di Srm, presentato a luglio, come nel Def 2025, in tema di portualità, siano indicati «progetti per 12,1 miliardi di euro: già stanziati dai decreti ministeriali 809 milioni, 534 dal Pnrr, 2,6 miliardi di euro dal Piano nazionale complementare e 4,7 miliardi da altre fonti. Per completare il quadro occorrerebbero 3,4 miliardi di euro». LA PROSPETTIVA Rimette in fila le cifre **Assoport**. «Sono 8,6 miliardi di euro a disposizione da varie fonti - sottolinea il presidente **Giampieri** - All'interno di questi fondi ci sono per esempio i progetti per i lavori dell'ultimo miglio, determinanti. Investire anche attraverso Ferrovie e Anas sulle reti infrastrutturali da e per i porti è fondamentale per permettere l'aumento del traffico commerciale e passeggeri, attrarre ulteriori investimenti e nuovi traffici con l'obiettivo dello sviluppo economico e occupazionale. Il Pnrr è stato il motorino d'avviamento ma nel complesso, nell'ultimo anno e mezzo, all'interno dei porti sono stati messi in moto progetti per 3,5 miliardi di euro circa, per un ammodernamento, per l'adeguamento delle banchine a navi sempre più lunghe, per la digitalizzazione dei processi, per il cold ironing. Un'attenzione al cambiamento per esigenze di mercato ma anche sociali, come il recupero del rapporto porti-città. Un significativo percorso irreversibile

che è importante controllare nei tempi previsti di attuazione. Senza, si bloccherebbe lo sviluppo. Ci vuole il tempo dell'intelligenza per mettere insieme sviluppo e sostenibilità». © RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SCHEDA I porti sempre più orientati a diventare hub energetici. Per il percorso green del trasporto marittimo, a livello mondiale, è stimato un fabbisogno di investimenti di oltre 5 trilioni di dollari fino al 2050, ricostruisce il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy di Srm. Lo sforzo degli armatori nella direzione del fuel switch - si spiega - è notevole: la scelta prioritaria è ancora il Gnl con il 36,8% del tonnellaggio in orderbook, ma aumenta la quota del metanolo (10,2%), segue il Gpl con il 2% (le altre forme di carburante alternativo si attestano al 3,4%). In Italia gli investimenti previsti per il cold ironing, l'elettificazione delle banchine, sono di quasi un miliardo di euro. Nel mondo sono attive oltre 200 stazioni di onshore power supply e sono attrezzate alla tecnologia quasi 3mila navi. I porti ospitano sempre più spesso impianti di produzione di energia sostenibile: eolici, solari, a biomassa e basati sui rifiuti. «Lo sviluppo dell'eolico offshore avrà un impatto significativo sul sistema energetico del porto, in particolare in Italia - sottolinea il report - Il giro d'affari, da qui al 2050, per l'eolico offshore nel nostro Paese è stimato in 294 miliardi di euro». © RIPRODUZIONE RISERVATA

I porti resilienti, i nuovi dati del 2025: le merci movimentate crescono del 6%

Sono cresciute del 6% le tonnellate di merci movimentate dai porti italiani. Un aumento fissato nero su bianco dai dati consuntivi del primo trimestre di quest'anno. Con picchi del +45,2% per l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del 37,6% per l'Adsp del Mar Ionio. Nel complesso sono cresciute del 25,2% le tonnellate di rinfuse solide, mentre sono calate dell'8,4 le liquide. Sono aumentate del 16,4% le merci trasportate attraverso il ro-ro. «A me piace sottolineare il 10,7% di incremento delle tonnellate di merci nei contenitori», sottolinea **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoporti**. «È possibile che, in vista dell'introduzione dei dazi, le aziende abbiano accelerato nella ricostituzione delle scorte di magazzino. Un fenomeno che ha toccato in generale il commercio mondiale dal Covid in avanti, dal conflitto in Ucraina al Medio Oriente. Si vedranno poi i numeri del secondo trimestre per capire meglio il trend. Ma questo primo dato è un segnale estremamente incoraggiante. I nostri porti sono orientati all'arrivo di prodotti sia per il consumo interno sia di materie prime per la produzione industriale che si tramuta poi in export. L'incremento dei beni di consumo nei container ci dice soprattutto che l'industria italiana ha una produzione che resiste e in parecchi casi addirittura rilancia». Gli scali italiani si sono mostrati ancora una volta resilienti, sottolinea il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy 2025 di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. «Il 2025 è iniziato con il dato del +6% del primo trimestre. Tutto il 2024 ha registrato un +0,7% di merci movimentate, in totale 481 milioni di tonnellate: le merci stanno viaggiando», riepiloga Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm. I numeri sanno di tendenza, dopo aver attraversato prima la pandemia, poi la guerra in Ucraina e la crisi in Medio Oriente. Certo ora c'è la partita dei dazi, e «gli Stati Uniti - ricostruisce il Rapporto - rappresentano il nostro primo partner come mercato di sbocco dell'export via mare con 37,4 miliardi di euro, e il secondo mercato di importazione, dopo la Cina, con 10,6 miliardi». Un ulteriore elemento ancora di valutazione: l'Italia, in tempi di regionalizzazione dei mercati, ha la «leadership indiscussa nello short sea shipping: è il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate, pari a 302 milioni di tonnellate, con una quota di mercato pari al 16%». LA TENDENZA «Il sistema portuale sta andando bene in quasi tutti i settori merceologici - spiega Panaro - C'è un calo nel settore petrolifero, soggetto non però a dinamiche portuali ma energetiche, come il maggior ricorso nel tempo alle fonti rinnovabili. Il positivo andamento dei container è specchio dell'attività dell'industria, ma ci dice anche altro: con il proseguire delle criticità nel Mar Rosso, Capo di Buona Speranza da rotta alternativa è diventata strutturale. La situazione non si è riassetata nei transiti, ma nelle rotte sì». Un paio di numeri, allora, per fissare la situazione: tra gennaio e maggio di quest'anno



Sono cresciute del 6% le tonnellate di merci movimentate dai porti italiani. Un aumento fissato nero su bianco dai dati consuntivi del primo trimestre di quest'anno. Con picchi del +45,2% per l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del 37,6% per l'Adsp del Mar Ionio. Nel complesso sono cresciute del 25,2% le tonnellate di rinfuse solide, mentre sono calate dell'8,4 le liquide. Sono aumentate del 16,4% le merci trasportate attraverso il ro-ro. «A me piace sottolineare: il 10,7% di incremento delle tonnellate di merci nei contenitori», sottolinea Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti. «È possibile che, in vista dell'introduzione dei dazi, le aziende abbiano accelerato nella ricostituzione delle scorte di magazzino. Un fenomeno che ha toccato in generale il commercio mondiale dal Covid in avanti, dal conflitto in Ucraina al Medio Oriente. Si vedranno poi i numeri del secondo trimestre per capire meglio il trend. Ma questo primo dato è un segnale estremamente incoraggiante. I nostri porti sono orientati all'arrivo di prodotti sia per il consumo interno sia di materie prime per la produzione industriale che si tramuta poi in export. L'incremento dei beni di consumo nei container ci dice soprattutto che l'industria italiana ha una produzione che resiste e in parecchi casi addirittura rilancia». Gli scali italiani si sono mostrati ancora una volta resilienti, sottolinea il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy 2025 di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. «Il 2025 è iniziato con il dato del +6% del primo trimestre. Tutto il 2024 ha registrato un +0,7% di merci movimentate, in totale 481 milioni di tonnellate: le merci stanno viaggiando», riepiloga Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm. I numeri sanno di tendenza, dopo aver attraversato prima la pandemia, poi la guerra in Ucraina e la crisi in Medio Oriente. Certo ora c'è la partita dei dazi, e «gli Stati Uniti - ricostruisce il Rapporto - rappresentano il nostro primo partner come mercato di sbocco dell'export via mare

i transiti medi giornalieri attraverso Suez si sono ridotti del 18% in volume rispetto al 2024 e del 70% sul 2023. Il punto di forza che ha contribuito al risultato degli scali italiani? «Il modello multipurpose - aggiunge Panaro - I nostri porti sanno movimentare tutte le categorie merceologiche ed è il sistema più resiliente. Un unico porto, Gioia Tauro, è specializzato nel transhipment e dobbiamo tenercelo stretto: è il solo in grado di accogliere le mega navi, peraltro in tempi di gigantismo navale, consentendo lo smistamento su navi più piccole e alimentando così gli altri porti». Il report censisce peraltro i progetti di realizzazione per nuovi terminal container. «Nell'arco di cinque-dieci anni si prevede un aumento di capacità di 5 milioni di teu, a fronte di un 2024 chiuso con la movimentazione di 11 milioni di teu e di un settore che cresce di circa il 2% l'anno - spiega Alessandro Panaro - Da studioso, l'auguro è di riempirli tutti. Il mercato giocherà sull'efficienza logistica e sulla capacità di fare investimenti». «Gli scali stanno confermando la propria vocazione anche nel ro-ro per cui il Paese ha rotte e imprese di eccellenza: negli ultimi dieci anni è cresciuto del 24%. Gli automezzi salgono sempre più spesso sulla nave preferendola a tratti di strada», spiega ancora il responsabile Maritime & Energy di Srm. Parola chiave, dunque, intermodalità. «Il gap tra Italia e nord Europa non sta negli spazi né nell'efficienza, ma proprio nell'intermodalità. Ad Amburgo, che ne è leader, i trasferimenti nave-ferro sono il 38-40% del traffico portuale. In Italia il 13-15%: sarebbe un ottimo risultato arrivare al 20-25% in pochi anni. L'intermodalità è sinonimo di efficienza logistica. Un investimento che attira investimenti. La vera sfida è questa». Ancora qualche dato, allora. «Nel complesso - ricostruisce lo studio - il numero di treni merci rilevati presso le stazioni Rfi all'interno dei porti italiani è stato, nel 2024, pari a oltre 45mila unità, con una sostanziale stabilità rispetto all'anno precedente. L'analisi del traffico ferroviario di ultimo miglio nei venti porti connessi alla rete ferroviaria nazionale mostra la maggiore rilevanza degli scali di Trieste, Ravenna, La Spezia e Genova Voltri». Riepiloga il rapporto di Srm, presentato a luglio, come nel Def 2025, in tema di portualità, siano indicati «progetti per 12,1 miliardi di euro: già stanziati dai decreti ministeriali 809 milioni, 534 dal Pnrr, 2,6 miliardi di euro dal Piano nazionale complementare e 4,7 miliardi da altre fonti. Per completare il quadro occorrerebbero 3,4 miliardi di euro». LA PROSPETTIVA Rimette in fila le cifre **Assoport**. «Sono 8,6 miliardi di euro a disposizione da varie fonti - sottolinea il presidente **Giampieri** - All'interno di questi fondi ci sono per esempio i progetti per i lavori dell'ultimo miglio, determinanti. Investire anche attraverso Ferrovie e Anas sulle reti infrastrutturali da e per i porti è fondamentale per permettere l'aumento del traffico commerciale e passeggeri, attrarre ulteriori investimenti e nuovi traffici con l'obiettivo dello sviluppo economico e occupazionale. Il Pnrr è stato il motorino d'avviamento ma nel complesso, nell'ultimo anno e mezzo, all'interno dei porti sono stati messi in moto progetti per 3,5 miliardi di euro circa, per un ammodernamento, per l'adeguamento delle banchine a navi sempre più lunghe, per la digitalizzazione dei processi, per il cold ironing. Un'attenzione al cambiamento per esigenze di mercato ma anche sociali, come il recupero del rapporto porti-città. Un significativo percorso irreversibile

che è importante controllare nei tempi previsti di attuazione. Senza, si bloccherebbe lo sviluppo. Ci vuole il tempo dell'intelligenza per mettere insieme sviluppo e sostenibilità». © RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SCHEDA I porti sempre più orientati a diventare hub energetici. Per il percorso green del trasporto marittimo, a livello mondiale, è stimato un fabbisogno di investimenti di oltre 5 trilioni di dollari fino al 2050, ricostruisce il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy di Srm. Lo sforzo degli armatori nella direzione del fuel switch - si spiega - è notevole: la scelta prioritaria è ancora il Gnl con il 36,8% del tonnellaggio in orderbook, ma aumenta la quota del metanolo (10,2%), segue il Gpl con il 2% (le altre forme di carburante alternativo si attestano al 3,4%). In Italia gli investimenti previsti per il cold ironing, l'elettificazione delle banchine, sono di quasi un miliardo di euro. Nel mondo sono attive oltre 200 stazioni di onshore power supply e sono attrezzate alla tecnologia quasi 3mila navi. I porti ospitano sempre più spesso impianti di produzione di energia sostenibile: eolici, solari, a biomassa e basati sui rifiuti. «Lo sviluppo dell'eolico offshore avrà un impatto significativo sul sistema energetico del porto, in particolare in Italia - sottolinea il report - Il giro d'affari, da qui al 2050, per l'eolico offshore nel nostro Paese è stimato in 294 miliardi di euro». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Logistica e porti: trasporti via mare oltre le crisi. Le merci crescono del 6%. Ora la prova dei dazi

Rodolfo Giampieri, presidente **Assoport**: «Le tonnellate di beni nei container a +10,7% un segnale incoraggiante». Alessandro Panaro, economista di Srm: «Ora la sfida è nell'intermodalità». Sono cresciute del 6% le tonnellate di merci movimentate dai porti italiani. Un aumento fissato nero su bianco dai dati consuntivi del primo trimestre di quest'anno. Con picchi del +45,2% per l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del 37,6% per l'Adsp del Mar Ionio. Nel complesso sono cresciute del 25,2% le tonnellate di rinfuse solide, mentre sono calate dell'8,4 le liquide. Sono aumentate del 16,4% le merci trasportate attraverso il ro-ro. «A me piace sottolineare il 10,7% di incremento delle tonnellate di merci nei contenitori», sottolinea

Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoport**. «È possibile che, in vista dell'introduzione dei dazi, le aziende abbiano accelerato nella ricostituzione delle scorte di magazzino. Un fenomeno che ha toccato in generale il commercio mondiale dal Covid in avanti, dal conflitto in Ucraina al Medio Oriente. Si vedranno poi i numeri del secondo trimestre per capire meglio il trend. Ma questo primo dato è un segnale estremamente incoraggiante. I

nostri porti sono orientati all'arrivo di prodotti sia per il consumo interno sia di materie prime per la produzione industriale che si tramuta poi in export. L'incremento dei beni di consumo nei container ci dice soprattutto che l'industria italiana ha una produzione che resiste e in parecchi casi addirittura rilancia». Gli scali italiani si sono mostrati ancora una volta resilienti, sottolinea il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy 2025 di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. «Il 2025 è iniziato con il dato del +6% del primo trimestre. Tutto il 2024 ha registrato un +0,7% di merci movimentate, in totale 481 milioni di tonnellate: le merci stanno viaggiando», riepiloga Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm. I numeri sanno di tendenza, dopo aver attraversato prima la pandemia, poi la guerra in Ucraina e la crisi in Medio Oriente. Certo ora c'è la partita dei dazi, e «gli Stati Uniti - ricostruisce il Rapporto - rappresentano il nostro primo partner come mercato di sbocco dell'export via mare con 37,4 miliardi di euro, e il secondo mercato di importazione, dopo la Cina, con 10,6 miliardi». Un ulteriore elemento ancora di valutazione: l'Italia, in tempi di regionalizzazione dei mercati, ha la «leadership indiscussa nello short sea shipping: è il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate, pari a 302 milioni di tonnellate, con una quota di mercato pari al 16%». LA TENDENZA «Il sistema portuale sta andando bene in quasi tutti i settori merceologici - spiega Panaro - C'è un calo nel settore petrolifero, soggetto non però a dinamiche portuali ma energetiche, come il maggior ricorso nel tempo alle fonti rinnovabili. Il positivo andamento dei container è specchio dell'attività dell'industria, ma ci dice anche altro: con il proseguire delle criticità nel Mar Rosso, Capo di Buona Speranza da



Rodolfo Giampieri, presidente Assoport: «Le tonnellate di beni nei container a +10,7% un segnale incoraggiante». Alessandro Panaro, economista di Srm: «Ora la sfida è nell'intermodalità». Sono cresciute del 6% le tonnellate di merci movimentate dai porti italiani. Un aumento fissato nero su bianco dai dati consuntivi del primo trimestre di quest'anno. Con picchi del +45,2% per l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del 37,6% per l'Adsp del Mar Ionio. Nel complesso sono cresciute del 25,2% le tonnellate di rinfuse solide, mentre sono calate dell'8,4 le liquide. Sono aumentate del 16,4% le merci trasportate attraverso il ro-ro. «A me piace sottolineare il 10,7% di incremento delle tonnellate di merci nei contenitori», sottolinea Rodolfo Giampieri, presidente di Assoport. «È possibile che, in vista dell'introduzione dei dazi, le aziende abbiano accelerato nella ricostituzione delle scorte di magazzino. Un fenomeno che ha toccato in generale il commercio mondiale dal Covid in avanti, dal conflitto in Ucraina al Medio Oriente. Si vedranno poi i numeri del secondo trimestre per capire meglio il trend. Ma questo primo dato è un segnale estremamente incoraggiante. I nostri porti sono orientati all'arrivo di prodotti sia per il consumo interno sia di materie prime per la produzione industriale che si tramuta poi in export. L'incremento dei beni di consumo nei container ci dice soprattutto che l'industria italiana ha una produzione che resiste e in parecchi casi addirittura rilancia». Gli scali italiani si sono mostrati ancora una volta resilienti, sottolinea il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy 2025 di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. «Il 2025 è iniziato con il dato del +6% del primo trimestre. Tutto il 2024 ha registrato un +0,7% di merci movimentate, in totale 481 milioni di tonnellate: le merci stanno viaggiando», riepiloga Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm. I numeri sanno di tendenza, dopo aver attraversato prima la pandemia, poi la guerra in Ucraina e la crisi in Medio Oriente.

rotta alternativa è diventata strutturale. La situazione non si è riassetata nei transiti, ma nelle rotte sì». Un paio di numeri, allora, per fissare la situazione: tra gennaio e maggio di quest'anno i transiti medi giornalieri attraverso Suez si sono ridotti del 18% in volume rispetto al 2024 e del 70% sul 2023. Il punto di forza che ha contribuito al risultato degli scali italiani? «Il modello multipurpose - aggiunge Panaro - I nostri porti sanno movimentare tutte le categorie merceologiche ed è il sistema più resiliente. Un unico porto, Gioia Tauro, è specializzato nel transhipment e dobbiamo tenercelo stretto: è il solo in grado di accogliere le mega navi, peraltro in tempi di gigantismo navale, consentendo lo smistamento su navi più piccole e alimentando così gli altri porti». Il report censisce peraltro i progetti di realizzazione per nuovi terminal container. «Nell'arco di cinque-dieci anni si prevede un aumento di capacità di 5 milioni di teu, a fronte di un 2024 chiuso con la movimentazione di 11 milioni di teu e di un settore che cresce di circa il 2% l'anno - spiega Alessandro Panaro - Da studioso, l'auguro è di riempirli tutti. Il mercato giocherà sull'efficienza logistica e sulla capacità di fare investimenti». «Gli scali stanno confermando la propria vocazione anche nel ro-ro per cui il Paese ha rotte e imprese di eccellenza: negli ultimi dieci anni è cresciuto del 24%. Gli automezzi salgono sempre più spesso sulla nave preferendola a tratti di strada», spiega ancora il responsabile Maritime & Energy di Srm. Parola chiave, dunque, intermodalità. «Il gap tra Italia e nord Europa non sta negli spazi né nell'efficienza, ma proprio nell'intermodalità. Ad Amburgo, che ne è leader, i trasferimenti nave-ferro sono il 38-40% del traffico portuale. In Italia il 13-15%: sarebbe un ottimo risultato arrivare al 20-25% in pochi anni. L'intermodalità è sinonimo di efficienza logistica. Un investimento che attira investimenti. La vera sfida è questa». Ancora qualche dato, allora. «Nel complesso - ricostruisce lo studio - il numero di treni merci rilevati presso le stazioni Rfi all'interno dei porti italiani è stato, nel 2024, pari a oltre 45mila unità, con una sostanziale stabilità rispetto all'anno precedente. L'analisi del traffico ferroviario di ultimo miglio nei venti porti connessi alla rete ferroviaria nazionale mostra la maggiore rilevanza degli scali di Trieste, Ravenna, La Spezia e Genova Voltri». Riepiloga il rapporto di Srm, presentato a luglio, come nel Def 2025, in tema di portualità, siano indicati «progetti per 12,1 miliardi di euro: già stanziati dai decreti ministeriali 809 milioni, 534 dal Pnrr, 2,6 miliardi di euro dal Piano nazionale complementare e 4,7 miliardi da altre fonti. Per completare il quadro occorrerebbero 3,4 miliardi di euro». LA PROSPETTIVA Rimette in fila le cifre **Assoporti**. «Sono 8,6 miliardi di euro a disposizione da varie fonti - sottolinea il presidente **Giampieri** - All'interno di questi fondi ci sono per esempio i progetti per i lavori dell'ultimo miglio, determinanti. Investire anche attraverso Ferrovie e Anas sulle reti infrastrutturali da e per i porti è fondamentale per permettere l'aumento del traffico commerciale e passeggeri, attrarre ulteriori investimenti e nuovi traffici con l'obiettivo dello sviluppo economico e occupazionale. Il Pnrr è stato il motorino d'avviamento ma nel complesso, nell'ultimo anno e mezzo, all'interno dei porti sono stati messi in moto progetti per 3,5 miliardi di euro circa, per un ammodernamento, per l'adeguamento delle banchine a navi sempre più lunghe,

per la digitalizzazione dei processi, per il cold ironing. Un'attenzione al cambiamento per esigenze di mercato ma anche sociali, come il recupero del rapporto porti-città. Un significativo percorso irreversibile che è importante controllare nei tempi previsti di attuazione. Senza, si bloccherebbe lo sviluppo. Ci vuole il tempo dell'intelligenza per mettere insieme sviluppo e sostenibilità». © RIPRODUZIONE RISERVATA LA SCHEDA I porti sempre più orientati a diventare hub energetici. Per il percorso green del trasporto marittimo, a livello mondiale, è stimato un fabbisogno di investimenti di oltre 5 trilioni di dollari fino al 2050, ricostruisce il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy di Srm. Lo sforzo degli armatori nella direzione del fuel switch - si spiega - è notevole: la scelta prioritaria è ancora il Gnl con il 36,8% del tonnellaggio in orderbook, ma aumenta la quota del metanolo (10,2%), segue il Gpl con il 2% (le altre forme di carburante alternativo si attestano al 3,4%). In Italia gli investimenti previsti per il cold ironing, l'elettrificazione delle banchine, sono di quasi un miliardo di euro. Nel mondo sono attive oltre 200 stazioni di onshore power supply e sono attrezzate alla tecnologia quasi 3mila navi. I porti ospitano sempre più spesso impianti di produzione di energia sostenibile: eolici, solari, a biomassa e basati sui rifiuti. «Lo sviluppo dell'eolico offshore avrà un impatto significativo sul sistema energetico del porto, in particolare in Italia - sottolinea il report - Il giro d'affari, da qui al 2050, per l'eolico offshore nel nostro Paese è stimato in 294 miliardi di euro». © RIPRODUZIONE RISERVATA © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Logistica e porti: trasporti via mare oltre le crisi. Le merci crescono del 6%. Ora la prova dei dazi

Rodolfo Giampieri, presidente **Assoport**: «Le tonnellate di beni nei container a +10,7% un segnale incoraggiante». Alessandro Panaro, economista di Srm: «Ora la sfida è nell'intermodalità». Sono cresciute del 6% le tonnellate di merci movimentate dai porti italiani. Un aumento fissato nero su bianco dai dati consuntivi del primo trimestre di quest'anno. Con picchi del +45,2% per l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del 37,6% per l'Adsp del Mar Ionio. Nel complesso sono cresciute del 25,2% le tonnellate di rinfuse solide, mentre sono calate dell'8,4 le liquide. Sono aumentate del 16,4% le merci trasportate attraverso il ro-ro. «A me piace sottolineare il 10,7% di incremento delle tonnellate di merci nei contenitori», sottolinea

Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoport**. «È possibile che, in vista dell'introduzione dei dazi, le aziende abbiano accelerato nella ricostituzione delle scorte di magazzino. Un fenomeno che ha toccato in generale il commercio mondiale dal Covid in avanti, dal conflitto in Ucraina al Medio Oriente. Si vedranno poi i numeri del secondo trimestre per capire meglio il trend. Ma questo primo dato è un segnale estremamente incoraggiante. I

nostri porti sono orientati all'arrivo di prodotti sia per il consumo interno sia di materie prime per la produzione industriale che si tramuta poi in export. L'incremento dei beni di consumo nei container ci dice soprattutto che l'industria italiana ha una produzione che resiste e in parecchi casi addirittura rilancia». Gli scali italiani si sono mostrati ancora una volta resilienti, sottolinea il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy 2025 di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. «Il 2025 è iniziato con il dato del +6% del primo trimestre. Tutto il 2024 ha registrato un +0,7% di merci movimentate, in totale 481 milioni di tonnellate: le merci stanno viaggiando», riepiloga Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm. I numeri sanno di tendenza, dopo aver attraversato prima la pandemia, poi la guerra in Ucraina e la crisi in Medio Oriente. Certo ora c'è la partita dei dazi, e «gli Stati Uniti - ricostruisce il Rapporto - rappresentano il nostro primo partner come mercato di sbocco dell'export via mare con 37,4 miliardi di euro, e il secondo mercato di importazione, dopo la Cina, con 10,6 miliardi». Un ulteriore elemento ancora di valutazione: l'Italia, in tempi di regionalizzazione dei mercati, ha la «leadership indiscussa nello short sea shipping: è il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate, pari a 302 milioni di tonnellate, con una quota di mercato pari al 16%». LA TENDENZA «Il sistema portuale sta andando bene in quasi tutti i settori merceologici - spiega Panaro - C'è un calo nel settore petrolifero, soggetto non però a dinamiche portuali ma energetiche, come il maggior ricorso nel tempo alle fonti rinnovabili. Il positivo andamento dei container è specchio dell'attività dell'industria, ma ci dice anche altro: con il proseguire delle criticità nel Mar Rosso, Capo di Buona Speranza da



Rodolfo Giampieri, presidente Assoport: «Le tonnellate di beni nei container a +10,7% un segnale incoraggiante». Alessandro Panaro, economista di Srm: «Ora la sfida è nell'intermodalità». Sono cresciute del 6% le tonnellate di merci movimentate dai porti italiani. Un aumento fissato nero su bianco dai dati consuntivi del primo trimestre di quest'anno. Con picchi del +45,2% per l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del 37,6% per l'Adsp del Mar Ionio. Nel complesso sono cresciute del 25,2% le tonnellate di rinfuse solide, mentre sono calate dell'8,4 le liquide. Sono aumentate del 16,4% le merci trasportate attraverso il ro-ro. «A me piace sottolineare il 10,7% di incremento delle tonnellate di merci nei contenitori», sottolinea Rodolfo Giampieri, presidente di Assoport. «È possibile che, in vista dell'introduzione dei dazi, le aziende abbiano accelerato nella ricostituzione delle scorte di magazzino. Un fenomeno che ha toccato in generale il commercio mondiale dal Covid in avanti, dal conflitto in Ucraina al Medio Oriente. Si vedranno poi i numeri del secondo trimestre per capire meglio il trend. Ma questo primo dato è un segnale estremamente incoraggiante. I nostri porti sono orientati all'arrivo di prodotti sia per il consumo interno sia di materie prime per la produzione industriale che si tramuta poi in export. L'incremento dei beni di consumo nei container ci dice soprattutto che l'industria italiana ha una produzione che resiste e in parecchi casi addirittura rilancia». Gli scali italiani si sono mostrati ancora una volta resilienti, sottolinea il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy 2025 di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. «Il 2025 è iniziato con il dato del +6% del primo trimestre. Tutto il 2024 ha registrato un +0,7% di merci movimentate, in totale 481 milioni di tonnellate: le merci stanno viaggiando», riepiloga Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm. I numeri sanno di tendenza, dopo aver attraversato prima la pandemia, poi la guerra in Ucraina e la crisi in Medio Oriente.

rotta alternativa è diventata strutturale. La situazione non si è riassetata nei transiti, ma nelle rotte sì». Un paio di numeri, allora, per fissare la situazione: tra gennaio e maggio di quest'anno i transiti medi giornalieri attraverso Suez si sono ridotti del 18% in volume rispetto al 2024 e del 70% sul 2023. Il punto di forza che ha contribuito al risultato degli scali italiani? «Il modello multipurpose - aggiunge Panaro - I nostri porti sanno movimentare tutte le categorie merceologiche ed è il sistema più resiliente. Un unico porto, Gioia Tauro, è specializzato nel transhipment e dobbiamo tenercelo stretto: è il solo in grado di accogliere le mega navi, peraltro in tempi di gigantismo navale, consentendo lo smistamento su navi più piccole e alimentando così gli altri porti». Il report censisce peraltro i progetti di realizzazione per nuovi terminal container. «Nell'arco di cinque-dieci anni si prevede un aumento di capacità di 5 milioni di teu, a fronte di un 2024 chiuso con la movimentazione di 11 milioni di teu e di un settore che cresce di circa il 2% l'anno - spiega Alessandro Panaro - Da studioso, l'auguro è di riempirli tutti. Il mercato giocherà sull'efficienza logistica e sulla capacità di fare investimenti». «Gli scali stanno confermando la propria vocazione anche nel ro-ro per cui il Paese ha rotte e imprese di eccellenza: negli ultimi dieci anni è cresciuto del 24%. Gli automezzi salgono sempre più spesso sulla nave preferendola a tratti di strada», spiega ancora il responsabile Maritime & Energy di Srm. Parola chiave, dunque, intermodalità. «Il gap tra Italia e nord Europa non sta negli spazi né nell'efficienza, ma proprio nell'intermodalità. Ad Amburgo, che ne è leader, i trasferimenti nave-ferro sono il 38-40% del traffico portuale. In Italia il 13-15%: sarebbe un ottimo risultato arrivare al 20-25% in pochi anni. L'intermodalità è sinonimo di efficienza logistica. Un investimento che attira investimenti. La vera sfida è questa». Ancora qualche dato, allora. «Nel complesso - ricostruisce lo studio - il numero di treni merci rilevati presso le stazioni Rfi all'interno dei porti italiani è stato, nel 2024, pari a oltre 45mila unità, con una sostanziale stabilità rispetto all'anno precedente. L'analisi del traffico ferroviario di ultimo miglio nei venti porti connessi alla rete ferroviaria nazionale mostra la maggiore rilevanza degli scali di Trieste, Ravenna, La Spezia e Genova Voltri». Riepiloga il rapporto di Srm, presentato a luglio, come nel Def 2025, in tema di portualità, siano indicati «progetti per 12,1 miliardi di euro: già stanziati dai decreti ministeriali 809 milioni, 534 dal Pnrr, 2,6 miliardi di euro dal Piano nazionale complementare e 4,7 miliardi da altre fonti. Per completare il quadro occorrerebbero 3,4 miliardi di euro». LA PROSPETTIVA Rimette in fila le cifre **Assoporti**. «Sono 8,6 miliardi di euro a disposizione da varie fonti - sottolinea il presidente **Giampieri** - All'interno di questi fondi ci sono per esempio i progetti per i lavori dell'ultimo miglio, determinanti. Investire anche attraverso Ferrovie e Anas sulle reti infrastrutturali da e per i porti è fondamentale per permettere l'aumento del traffico commerciale e passeggeri, attrarre ulteriori investimenti e nuovi traffici con l'obiettivo dello sviluppo economico e occupazionale. Il Pnrr è stato il motorino d'avviamento ma nel complesso, nell'ultimo anno e mezzo, all'interno dei porti sono stati messi in moto progetti per 3,5 miliardi di euro circa, per un ammodernamento, per l'adeguamento delle banchine a navi sempre più lunghe,

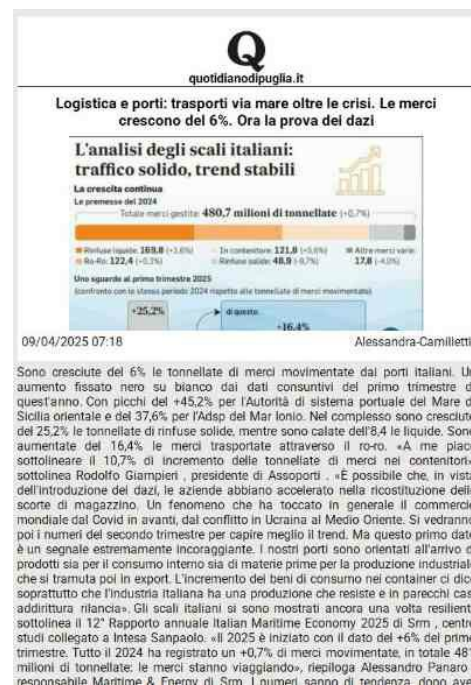
per la digitalizzazione dei processi, per il cold ironing. Un'attenzione al cambiamento per esigenze di mercato ma anche sociali, come il recupero del rapporto porti-città. Un significativo percorso irreversibile che è importante controllare nei tempi previsti di attuazione. Senza, si bloccherebbe lo sviluppo. Ci vuole il tempo dell'intelligenza per mettere insieme sviluppo e sostenibilità». © RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SCHEDA I porti sempre più orientati a diventare hub energetici. Per il percorso green del trasporto marittimo, a livello mondiale, è stimato un fabbisogno di investimenti di oltre 5 trilioni di dollari fino al 2050, ricostruisce il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy di Srm. Lo sforzo degli armatori nella direzione del fuel switch - si spiega - è notevole: la scelta prioritaria è ancora il Gnl con il 36,8% del tonnellaggio in orderbook, ma aumenta la quota del metanolo (10,2%), segue il Gpl con il 2% (le altre forme di carburante alternativo si attestano al 3,4%). In Italia gli investimenti previsti per il cold ironing, l'elettrificazione delle banchine, sono di quasi un miliardo di euro. Nel mondo sono attive oltre 200 stazioni di onshore power supply e sono attrezzate alla tecnologia quasi 3mila navi. I porti ospitano sempre più spesso impianti di produzione di energia sostenibile: eolici, solari, a biomassa e basati sui rifiuti. «Lo sviluppo dell'eolico offshore avrà un impatto significativo sul sistema energetico del porto, in particolare in Italia - sottolinea il report - Il giro d'affari, da qui al 2050, per l'eolico offshore nel nostro Paese è stimato in 294 miliardi di euro». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Logistica e porti: trasporti via mare oltre le crisi. Le merci crescono del 6%. Ora la prova dei dazi

Sono cresciute del 6% le tonnellate di merci movimentate dai porti italiani. Un aumento fissato nero su bianco dai dati consuntivi del primo trimestre di quest'anno. Con picchi del +45,2% per l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del 37,6% per l'Adsp del Mar Ionio. Nel complesso sono cresciute del 25,2% le tonnellate di rinfuse solide, mentre sono calate dell'8,4 le liquide. Sono aumentate del 16,4% le merci trasportate attraverso il ro-ro. «A me piace sottolineare il 10,7% di incremento delle tonnellate di merci nei contenitori», sottolinea **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoporti**. «È possibile che, in vista dell'introduzione dei dazi, le aziende abbiano accelerato nella ricostituzione delle scorte di magazzino. Un fenomeno che ha toccato in generale il commercio mondiale dal Covid in avanti, dal conflitto in Ucraina al Medio Oriente. Si vedranno poi i numeri del secondo trimestre per capire meglio il trend. Ma questo primo dato è un segnale estremamente incoraggiante. I nostri porti sono orientati all'arrivo di prodotti sia per il consumo interno sia di materie prime per la produzione industriale che si tramuta poi in export. L'incremento dei beni di consumo nei container ci dice

soprattutto che l'industria italiana ha una produzione che resiste e in parecchi casi addirittura rilancia». Gli scali italiani si sono mostrati ancora una volta resilienti, sottolinea il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy 2025 di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. «Il 2025 è iniziato con il dato del +6% del primo trimestre. Tutto il 2024 ha registrato un +0,7% di merci movimentate, in totale 481 milioni di tonnellate: le merci stanno viaggiando», riepiloga **Alessandro Panaro**, responsabile Maritime & Energy di Srm. I numeri sanno di tendenza, dopo aver attraversato prima la pandemia, poi la guerra in Ucraina e la crisi in Medio Oriente. Certo ora c'è la partita dei dazi, e «gli Stati Uniti - ricostruisce il Rapporto - rappresentano il nostro primo partner come mercato di sbocco dell'export via mare con 37,4 miliardi di euro, e il secondo mercato di importazione, dopo la Cina, con 10,6 miliardi». Un ulteriore elemento ancora di valutazione: l'Italia, in tempi di regionalizzazione dei mercati, ha la «leadership indiscussa nello short sea shipping: è il primo Paese in Europa per volume di merci movimentate, pari a 302 milioni di tonnellate, con una quota di mercato pari al 16%». LA TENDENZA «Il sistema portuale sta andando bene in quasi tutti i settori merceologici - spiega Panaro - C'è un calo nel settore petrolifero, soggetto non però a dinamiche portuali ma energetiche, come il maggior ricorso nel tempo alle fonti rinnovabili. Il positivo andamento dei container è specchio dell'attività dell'industria, ma ci dice anche altro: con il proseguire delle criticità nel Mar Rosso, Capo di Buona Speranza da rotta alternativa è diventata strutturale. La situazione non si è riassetata nei transiti, ma nelle rotte sì». Un paio di numeri, allora, per fissare la situazione: tra gennaio e maggio di quest'anno



i transiti medi giornalieri attraverso Suez si sono ridotti del 18% in volume rispetto al 2024 e del 70% sul 2023. Il punto di forza che ha contribuito al risultato degli scali italiani? «Il modello multipurpose - aggiunge Panaro - I nostri porti sanno movimentare tutte le categorie merceologiche ed è il sistema più resiliente. Un unico porto, Gioia Tauro, è specializzato nel transhipment e dobbiamo tenercelo stretto: è il solo in grado di accogliere le mega navi, peraltro in tempi di gigantismo navale, consentendo lo smistamento su navi più piccole e alimentando così gli altri porti». Il report censisce peraltro i progetti di realizzazione per nuovi terminal container. «Nell'arco di cinque-dieci anni si prevede un aumento di capacità di 5 milioni di teu, a fronte di un 2024 chiuso con la movimentazione di 11 milioni di teu e di un settore che cresce di circa il 2% l'anno - spiega Alessandro Panaro - Da studioso, l'auguro è di riempirli tutti. Il mercato giocherà sull'efficienza logistica e sulla capacità di fare investimenti». «Gli scali stanno confermando la propria vocazione anche nel ro-ro per cui il Paese ha rotte e imprese di eccellenza: negli ultimi dieci anni è cresciuto del 24%. Gli automezzi salgono sempre più spesso sulla nave preferendola a tratti di strada», spiega ancora il responsabile Maritime & Energy di Srm. Parola chiave, dunque, intermodalità. «Il gap tra Italia e nord Europa non sta negli spazi né nell'efficienza, ma proprio nell'intermodalità. Ad Amburgo, che ne è leader, i trasferimenti nave-ferro sono il 38-40% del traffico portuale. In Italia il 13-15%: sarebbe un ottimo risultato arrivare al 20-25% in pochi anni. L'intermodalità è sinonimo di efficienza logistica. Un investimento che attira investimenti. La vera sfida è questa». Ancora qualche dato, allora. «Nel complesso - ricostruisce lo studio - il numero di treni merci rilevati presso le stazioni Rfi all'interno dei porti italiani è stato, nel 2024, pari a oltre 45mila unità, con una sostanziale stabilità rispetto all'anno precedente. L'analisi del traffico ferroviario di ultimo miglio nei venti porti connessi alla rete ferroviaria nazionale mostra la maggiore rilevanza degli scali di Trieste, Ravenna, La Spezia e Genova Voltri». Riepiloga il rapporto di Srm, presentato a luglio, come nel Def 2025, in tema di portualità, siano indicati «progetti per 12,1 miliardi di euro: già stanziati dai decreti ministeriali 809 milioni, 534 dal Pnrr, 2,6 miliardi di euro dal Piano nazionale complementare e 4,7 miliardi da altre fonti. Per completare il quadro occorrerebbero 3,4 miliardi di euro». LA PROSPETTIVA Rimette in fila le cifre **Assoport**. «Sono 8,6 miliardi di euro a disposizione da varie fonti - sottolinea il presidente **Giampieri** - All'interno di questi fondi ci sono per esempio i progetti per i lavori dell'ultimo miglio, determinanti. Investire anche attraverso Ferrovie e Anas sulle reti infrastrutturali da e per i porti è fondamentale per permettere l'aumento del traffico commerciale e passeggeri, attrarre ulteriori investimenti e nuovi traffici con l'obiettivo dello sviluppo economico e occupazionale. Il Pnrr è stato il motorino d'avviamento ma nel complesso, nell'ultimo anno e mezzo, all'interno dei porti sono stati messi in moto progetti per 3,5 miliardi di euro circa, per un ammodernamento, per l'adeguamento delle banchine a navi sempre più lunghe, per la digitalizzazione dei processi, per il cold ironing. Un'attenzione al cambiamento per esigenze di mercato ma anche sociali, come il recupero del rapporto porti-città. Un significativo percorso irreversibile

che è importante controllare nei tempi previsti di attuazione. Senza, si bloccherebbe lo sviluppo. Ci vuole il tempo dell'intelligenza per mettere insieme sviluppo e sostenibilità». © RIPRODUZIONE RISERVATA LA SCHEDA I porti sempre più orientati a diventare hub energetici. Per il percorso green del trasporto marittimo, a livello mondiale, è stimato un fabbisogno di investimenti di oltre 5 trilioni di dollari fino al 2050, ricostruisce il 12° Rapporto annuale Italian Maritime Economy di Srm. Lo sforzo degli armatori nella direzione del fuel switch - si spiega - è notevole: la scelta prioritaria è ancora il Gnl con il 36,8% del tonnellaggio in orderbook, ma aumenta la quota del metanolo (10,2%), segue il Gpl con il 2% (le altre forme di carburante alternativo si attestano al 3,4%). In Italia gli investimenti previsti per il cold ironing, l'elettificazione delle banchine, sono di quasi un miliardo di euro. Nel mondo sono attive oltre 200 stazioni di onshore power supply e sono attrezzate alla tecnologia quasi 3mila navi. I porti ospitano sempre più spesso impianti di produzione di energia sostenibile: eolici, solari, a biomassa e basati sui rifiuti. «Lo sviluppo dell'eolico offshore avrà un impatto significativo sul sistema energetico del porto, in particolare in Italia - sottolinea il report - Il giro d'affari, da qui al 2050, per l'eolico offshore nel nostro Paese è stimato in 294 miliardi di euro». © RIPRODUZIONE RISERVATA © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Fedriga, per presidenza Porto Trieste penso decisione entro mese

Situazione si era oggettivamente complicata "Ho sentito più volte il ministro Salvini; entro il mese di settembre penso che il ministro prenderà una decisione, sono ovviamente ottimista, dobbiamo cercare risolvere una situazione che oggettivamente si era complicata". Così Massimiliano Fedriga, presidente del Friuli Venezia Giulia, ha risposto oggi alle domande dei giornalisti in merito alla nomina del nuovo presidente del Porto di Trieste e Monfalcone dopo le tante polemiche e i nomi scartati.



Porto di Trieste, Fedriga: «Entro settembre, penso, la nomina del presidente»

Intanto nel centrodestra si fa sentire Noi Moderati con il presidente Maurizio Lupi: «La situazione va sbloccata subito, non possiamo permetterci incertezze o vuoti istituzionali». Attesa per la visita di Salvini a Udine Trieste merita una guida stabile all'altezza del suo ruolo strategico. A spezzare il silenzio sull'impasse di fine estate riguardo alla nomina del presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale** è Maurizio Lupi, presidente di Noi Moderati: «La situazione va sbloccata subito, non possiamo permetterci incertezze o vuoti istituzionali. In un contesto internazionale instabile, il porto ha bisogno di una guida salda e di una visione di lungo periodo». Non basta l'interim di Donato Liguori come commissario straordinario fino a fine mese. Per il partito al governo e i suoi rappresentanti locali, Mirko Martini e Roberto Cason, serve una risposta rapida e concreta: i veti, secondo loro, danneggiano Trieste Domani sulla nomina interverranno anche il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, e Massimiliano Fedriga, presidente della Regione, che può esprimere un parere sulla scelta del ministero: «Lo vedrò sicuramente. Del porto di Trieste non parliamo solo quando ci vediamo. Ho sentito più volte il ministro Salvini. Entro il mese di settembre, penso, che il ministro prenderà una decisione. Sono ottimista. Dobbiamo risolvere una situazione che oggettivamente si era complicata». Sull'urgenza della nomina, dopo il passo indietro di Gurreri, concorda tutta la politica regionale, anche se si tratta di un complesso pacchetto nazionale che si è arenato più volte per divergenze tra Lega e Fratelli d'Italia. Quattro i candidati: Alberto Rossi e Massimo Campailla, entrambi avvocati e vicini a compagnie e spedizionieri; Sandra Primiceri e Vittorio Torbianelli, con un passato nel centrosinistra, ma con un comprovato legame con il territorio e lo stesso porto. Intanto, giovedì 11 e venerdì 12, è previsto uno sciopero nello scalo, annunciato dai sindacati per questioni salariali.



Intanto nel centrodestra si fa sentire Noi Moderati con il presidente Maurizio Lupi: «La situazione va sbloccata subito, non possiamo permetterci incertezze o vuoti istituzionali». Attesa per la visita di Salvini a Udine Trieste merita una guida stabile all'altezza del suo ruolo strategico. A spezzare il silenzio sull'impasse di fine estate riguardo alla nomina del presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale** è Maurizio Lupi, presidente di Noi Moderati: «La situazione va sbloccata subito, non possiamo permetterci incertezze o vuoti istituzionali. In un contesto internazionale instabile, il porto ha bisogno di una guida salda e di una visione di lungo periodo». Non basta l'interim di Donato Liguori come commissario straordinario fino a fine mese. Per il partito al governo e i suoi rappresentanti locali, Mirko Martini e Roberto Cason, serve una risposta rapida e concreta: i veti, secondo loro, danneggiano Trieste Domani sulla nomina interverranno anche il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, e Massimiliano Fedriga, presidente della Regione, che può esprimere un parere sulla scelta del ministero: «Lo vedrò sicuramente. Del porto di Trieste non parliamo solo quando ci vediamo. Ho sentito più volte il ministro Salvini. Entro il mese di settembre, penso, che il ministro prenderà una decisione. Sono ottimista. Dobbiamo risolvere una situazione che oggettivamente si era complicata». Sull'urgenza della nomina, dopo il passo indietro di Gurreri, concorda tutta la politica regionale, anche se si tratta di un complesso pacchetto nazionale che si è arenato più volte per divergenze tra Lega e Fratelli d'Italia. Quattro i candidati: Alberto Rossi e Massimo Campailla, entrambi avvocati e vicini a compagnie e spedizionieri; Sandra Primiceri e Vittorio Torbianelli, con un passato nel centrosinistra, ma con un comprovato legame con il territorio e lo stesso porto. Intanto, giovedì 11 e venerdì 12, è previsto uno sciopero nello scalo, annunciato dai sindacati per questioni salariali.

Fermata al Lido la lancia con Foglietta e Laika per Flotilla

Presi striscione e bandiere, le persone sono dovute scendere. I carabinieri hanno fermato al Lido di Venezia, poco prima dell'approdo all'Excelsior, la lancia con Laika e Anna Foglietta che presentavano la nuova opera della street artist, We Are Coming a sostegno della Global Sumud Flotilla. Sulla lancia uno dei ragazzi a bordo mostrava anche una bandiera palestinese. Le forze dell'ordine hanno fatto scendere tutti dalla barca e sequestrato sia l'opera d'arte che la bandiera. "O si sta dalla parte degli oppressi, o si è complici. Anche il silenzio è complicità", dice Laika, che a Barcellona ha dipinto sulle navi della Flotilla in partenza per Gaza la sua sua nuova opera, Sumud: raffigura una donna palestinese che con il dito puntato mostra la rotta, alle sue spalle si apre una scia con i colori della bandiera palestinese. Per Anna Foglietta "l'arte oggi è un'azione pacifica e non violenta di sostegno alla Flotilla". I Centri Sociali del Nord Est intanto hanno annunciato: se la Flotilla verso Gaza "sarà fermata, bloccheremo il porto di Venezia".



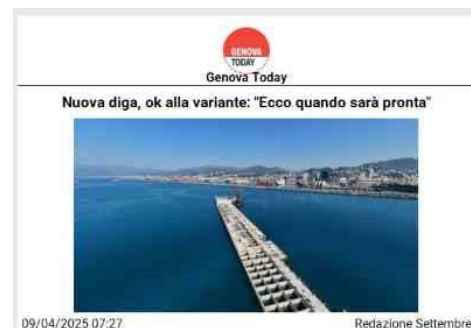
Diga Genova, Bucci 'sarà pronta per la fine del 2027'

'A fine ottobre sapremo chi sarà il costruttore della fase B' "La nuova diga del porto di Genova sarà pronta per la fine del 2027". Lo afferma il presidente della Regione Liguria e commissario per la ricostruzione di Genova Marco Bucci a margine di una conferenza stampa commentando l'approvazione definitiva della variante di layout per la nuova diga foranea dello scalo genovese. "L'azienda conferma che si può fare per dicembre 2027 e noi faremo in modo che si faccia per dicembre 2027 - ribadisce - se poi sarà a gennaio ci autoaccuseremo di aver fatto un mese di ritardo, però le cose devono andare avanti in questi termini". Bucci evidenzia che si tratta di "una variante fondamentale per poter lavorare in parallelo sulle due fasi, altrimenti non riusciremo a guadagnare i tre anni che diciamo di aver guadagnato, poi se ne guadagneremo due e mezzo va bene lo stesso, però dobbiamo lavorare con la miglior ipotesi che abbiamo e su quella vedremo cosa riusciamo a costruire". Bucci ricorda che "la progettazione esecutiva della fase B della nuova diga è già completata, penso che per la fine di ottobre sapremo chi sarà il costruttore della fase B, come sapete la gara è in corso, la gara di project management è finita e la gara per chi dovrà costruire la fase B è in corso adesso e finirà il 30 settembre, dopodiché ci sarà la valutazione che sarà un po' più complessa".



Nuova diga, ok alla variante: "Ecco quando sarà pronta"

La posa dell'ultimo cassone della nuova diga foranea di Genova entro il mese di agosto 2027, la fine dei lavori entro il mese di dicembre 2027. La struttura Commissariale per la ricostruzione di Genova e l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale annunciano che l'AdSP ha approvato in via definitiva la variante di layout della Nuova Diga Foranea di Genova. La nuova variante ottimizzata permetterà la realizzazione completa dell'opera nella sua configurazione finale, eseguendo contemporaneamente i lavori previsti per la Fase A e la Fase B invece che in modo sequenziale. "Questo - sottolinea l'**Autorità Portuale** - consentirà di portare a termine l'intera opera con un risparmio di quasi 2 anni di lavoro, prevedendo la conclusione entro dicembre 2027". Cosa cambia Secondo l'**Autorità Portuale** queste modifiche consentono una serie di vantaggi e migliorie: "Aumento delle competitività del Porto di Genova e conseguente incremento dei traffici e di tutti gli indicatori occupazionali ed economici associati con un anticipo di 24 mesi rispetto alla realizzazione in sequenza" e ancora: "Creazione di maggiori spazi di manovra nel bacino di ponente, consentendo l'accesso e l'ormeggio di navi di maggiori dimensioni rispetto alla configurazione precedente; ottimizzazione del futuro sviluppo a terra con possibilità di realizzare una linea di banchina unica, oltre al conseguente ampliamento degli spazi operativi e di stoccaggio a terra". Tra i vantaggi sottolineati nella nota anche: "Miglioramento della sicurezza della navigazione nel porto di Genova, sia in condizioni di normale esercizio sia in condizioni di eventuale emergenza, grazie alla definizione di una più ampia imboccatura secondaria a ponente che consente di allocare una maggior quota del traffico navale in accesso ed in uscita nel Bacino di Sampierdarena. Tali condizioni si determinano per effetto di un incremento delle dimensioni del cerchio di evoluzione di ponente da 450 metri a 550 metri; un allargamento dell'imboccatura di ponente da 138 metri a 235 metri". L'ok alla variante "La proposta di variante - prosegue ancora la nota dell'**Autorità Portuale** - e il relativo atto aggiuntivo sono stati sottoposti, come previsto dal nuovo codice degli appalti, al parere preventivo del collegio consuntivo tecnico che si è espresso favorevolmente. Contestualmente il collegio consuntivo tecnico si è pronunciato positivamente anche in merito alle modalità attraverso cui le parti hanno definito tutte le pregresse riserve e le criticità avanzate dall'impresa. Sono state riconosciute in particolare le maggiori lavorazioni per garantire una migliore tenuta rispetto alla natura dei fondali riscontrata durante le lavorazioni nonché altre attività aggiuntive effettivamente necessarie. L'atto aggiuntivo firmato dalle parti annulla e cancella ogni riserva pregressa e stabilisce un nuovo cronoprogramma estremamente serrato per la fine dell'opera che prevede conseguentemente prevede oggi la posa dell'ultimo cassone della nuova diga foranea di Genova



09/04/2025 07:27

Redazione Settembre

La posa dell'ultimo cassone della nuova diga foranea di Genova entro il mese di agosto 2027, la fine dei lavori entro il mese di dicembre 2027. La struttura Commissariale per la ricostruzione di Genova e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale annunciano che l'AdSP ha approvato in via definitiva la variante di layout della Nuova Diga Foranea di Genova. La nuova variante ottimizzata permetterà la realizzazione completa dell'opera nella sua configurazione finale, eseguendo contemporaneamente i lavori previsti per la Fase A e la Fase B invece che in modo sequenziale. "Questo - sottolinea l'Autorità Portuale - consentirà di portare a termine l'intera opera con un risparmio di quasi 2 anni di lavoro, prevedendo la conclusione entro dicembre 2027". Cosa cambia Secondo l'Autorità Portuale queste modifiche consentono una serie di vantaggi e migliorie: "Aumento delle competitività del Porto di Genova e conseguente incremento dei traffici e di tutti gli indicatori occupazionali ed economici associati con un anticipo di 24 mesi rispetto alla realizzazione in sequenza" e ancora: "Creazione di maggiori spazi di manovra nel bacino di ponente, consentendo l'accesso e l'ormeggio di navi di maggiori dimensioni rispetto alla configurazione precedente; ottimizzazione del futuro sviluppo a terra con possibilità di realizzare una linea di banchina unica, oltre al conseguente ampliamento degli spazi operativi e di stoccaggio a terra". Tra i vantaggi sottolineati nella nota anche: "Miglioramento della sicurezza della navigazione nel porto di Genova, sia in condizioni di normale esercizio sia in condizioni di eventuale emergenza, grazie alla definizione di una più ampia imboccatura secondaria a ponente che consente di allocare una maggior quota del traffico navale in accesso ed in uscita nel Bacino di Sampierdarena. Tali

Genova Today

Genova, Voltri

entro il mese di agosto 2027, la fine dei lavori entro il mese di dicembre 2027". I commenti "Siamo molto soddisfatti del risultato raggiunto - ha dichiarato il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli - frutto di un efficace coordinamento e di una piena condivisione di intenti tra la Struttura commissariale e l'AdSP. Questo traguardo ci permette di accelerare la realizzazione della nuova diga foranea, dotando il porto di Genova e l'intero **sistema** logistico nazionale di un'infrastruttura strategica e all'avanguardia. Un'opera che, in tempi certi, assicurerà vantaggi competitivi duraturi e renderà i porti del Mar Ligure Occidentale una piattaforma integrata al servizio del Paese e dell'Europa, garantendo al contempo la sostenibilità dell'aumento dei traffici e importanti benefici economici e occupazionali per il territorio". "La variante approvata - ha dichiarato Carlo De Simone, sub-commissario alla ricostruzione di Genova - rappresenta un passaggio fondamentale per garantire il completamento della Nuova Diga Foranea di Genova, riducendo i tempi di realizzazione e rafforzando al contempo la sicurezza delle operazioni portuali. Quest'opera non è soltanto un'infrastruttura: è un investimento strategico che restituisce competitività al porto di Genova, valorizza l'intero **sistema** logistico nazionale e crea nuove e importanti opportunità occupazionali ed economiche per il territorio. Il nuovo cronoprogramma impegna tutti noi a un lavoro serrato, ma siamo determinati a rispettare la scadenza del 2027, offrendo al Paese una diga moderna e resiliente, all'altezza delle sfide del futuro".

Il Nautilus

Genova, Voltri

Il traghetto Drea lascia la Croazia dirigendosi verso Crotone

(Foto courtesy archivio Traghetti Moby Tirrenia) Spalato . Non si conosce ancora che fine farà il traghetto Moby Drea, che per la ONG croata rappresenta una minaccia ambientale. I programmi futuri della nave verranno resi pubblici non appena definiti dalla società Med Fuel e il rientro in Italia è stato coordinato e concordato con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Il traghetto battente bandiera italiana Moby Drea - ceduto alla società Med Fuel di Messina - che ha lasciato **Genova** a luglio scorso, dopo che il proprietario ha assicurato alle Autorità italiane che sarebbe stato sottoposto a refitting in Croazia e rimesso in servizio, è ora impantanato nelle polemiche. A seguito delle proteste delle organizzazioni della società civile croata, la nave pesantemente contaminata dall'amianto è di nuovo sul mercato per essere demolita. L'indignazione pubblica a Spalato, in corso da settimane, con l'iniziativa civica "Zdravi Split" che ha guidato le proteste per chiedere che la nave lasciasse la Croazia, poiché si temeva che la rimozione di 400 tonnellate di amianto sarebbe stata condotta localmente nel cantiere di Brodosplit, esponendo i lavoratori e i residenti a rischi ingiustificabili. Il

Ministero del Mare, dei Trasporti e delle Infrastrutture della Croazia ha ordinato alla nave di partire entro sette giorni, ma in seguito ha prorogato il termine di quindici. La nave - da ieri - è in navigazione verso l'Italia per raggiungere il porto di Crotone a rimorchio del Protug 75 della società greca Promarine. Le proteste riguardano che la rimozione dell'amianto costituisce il riciclaggio delle navi, che è strettamente regolamentato dal Diritto dell'UE (Regolamento 1257/2013) e dalla Convenzione di Basilea. Il cantiere croato di Brodosplit non è autorizzato a condurre operazioni di demolizione, quindi la nave non avrebbe mai dovuto essere autorizzata ad entrare in Croazia. Due inventari ufficiali dei materiali pericolosi datati 10 settembre 2024 e 20 gennaio 2025 hanno ulteriormente eroso la fiducia; il primo ha dichiarato la presenza di 64,30 tonnellate di amianto a bordo, mentre il secondo stima quasi 400 tonnellate. Questa enorme discrepanza solleva serie preoccupazioni in merito alla supervisione e alla trasparenza, e si aggiunge alla sensazione che il caso Moby Drea sia stato gestito male fin dall'inizio. " La Drea trasporta un enorme carico di amianto e non deve finire in una struttura che non è in grado di gestirlo in modo sicuro", afferma Benedetta Mantoan, responsabile delle politiche presso la Ong Shipbreaking Platform. La piattaforma avverte che la Turchia, probabile destinazione per la demolizione, non può essere considerata un'opzione responsabile. "I cantieri di riciclaggio navale turchi sono stati ripetutamente criticati per pratiche non sicure, in particolare nella gestione e nello smaltimento di sostanze tossiche come l'amianto. Inviare una nave con quasi 400 tonnellate di amianto a tali strutture metterebbe in pericolo la salute dei lavoratori e delle comunità circostanti", aggiunge la Mantoan.



(Foto courtesy archivio Traghetti Moby Tirrenia) Spalato . Non si conosce ancora che fine farà il traghetto Moby Drea, che per la ONG croata rappresenta una minaccia ambientale. I programmi futuri della nave verranno resi pubblici non appena definiti dalla società Med Fuel e il rientro in Italia è stato coordinato e concordato con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Il traghetto battente bandiera italiana Moby Drea - ceduto alla società Med Fuel di Messina - che ha lasciato Genova a luglio scorso, dopo che il proprietario ha assicurato alle Autorità italiane che sarebbe stato sottoposto a refitting in Croazia e rimesso in servizio, è ora impantanato nelle polemiche. A seguito delle proteste delle organizzazioni della società civile croata, la nave pesantemente contaminata dall'amianto è di nuovo sul mercato per essere demolita. L'indignazione pubblica a Spalato, in corso da settimane, con l'iniziativa civica "Zdravi Split" che ha guidato le proteste per chiedere che la nave lasciasse la Croazia, poiché si temeva che la rimozione di 400 tonnellate di amianto sarebbe stata condotta localmente nel cantiere di Brodosplit, esponendo i lavoratori e i residenti a rischi ingiustificabili. Il Ministero del Mare, dei Trasporti e delle Infrastrutture della Croazia ha ordinato alla nave di partire entro sette giorni, ma in seguito ha prorogato il termine di quindici. La nave - da ieri - è in navigazione verso l'Italia per raggiungere il porto di Crotone a rimorchio del Protug 75 della società greca Promarine. Le proteste riguardano che la rimozione dell'amianto costituisce il riciclaggio delle navi, che è strettamente regolamentato dal Diritto dell'UE (Regolamento 1257/2013) e dalla Convenzione di Basilea. Il cantiere croato di Brodosplit non è autorizzato a condurre operazioni di demolizione, quindi la nave non avrebbe mai dovuto essere autorizzata ad entrare in Croazia. Due inventari ufficiali dei materiali pericolosi datati 10 settembre 2024 e 20 gennaio 2025 hanno ulteriormente eroso la fiducia; il primo ha dichiarato la presenza di 64,30 tonnellate di amianto a bordo, mentre il secondo stima quasi 400 tonnellate.

Il Nautilus

Genova, Voltri

L'Ong Shipbreaking Platform è una coalizione globale di organizzazioni che lavorano per invertire i danni ambientali e le violazioni dei diritti umani causati dalle attuali pratiche di demolizione navale e per garantire la demolizione sicura e rispettosa dell'ambiente delle navi fuori uso in tutto il mondo. Abele Carruezzo.

Diga di Genova, Bucci "Possiamo finire entro dicembre 2027"

ROMA (ITALPRESS) - "L'azienda conferma che si può fare per dicembre 2027 e noi faremo in modo che si faccia per dicembre 2027". Lo ha detto il presidente della Liguria Marco Bucci, commissario per la ricostruzione di **Genova**, commentando l'approvazione definitiva della variante di layout per la nuova diga foranea del **porto** di **Genova**. "Se poi sarà a gennaio ci autoaccuseremo di aver fatto un mese di ritardo, però le cose devono andare avanti in questi termini". La variante approvata permetterà di lavorare in parallelo sulle due fasi: "Altrimenti - ha confermato Bucci - non riusciremo a guadagnare i tre anni che diciamo di aver guadagnato. Poi se ne guadagneremo due e mezzo va bene lo stesso, però dobbiamo lavorare con la miglior ipotesi che abbiamo e poi su quella poi vedremo cosa riusciamo a costruire". Il governatore e commissario ha ricordato che la progettazione esecutiva della fase B è già completata, quindi "si potranno cominciare subito i lavori". "Io so che noi abbiamo fatto al ministro due ipotesi: l'ipotesi in cui si faccia il forno elettrico che libererà 300mila metri quadrati e l'ipotesi in cui non si faccia il forno elettrico che libererà 600mila metri quadrati. Abbiamo già tutta una lista di aziende che vorrebbero entrare in quelle aree, quindi vedremo. Ma direi che ora la cosa principale è capire cosa si fa con l'acciaio", ha aggiunto commentando le indiscrezioni di stampa sul piano di Jindal per l'ex Ilva che non prevedrebbe il forno elettrico a **Genova**. "Dopodiché, quando abbiamo capito cosa si fa con l'acciaio, si può pensare cosa si fa col resto, ma se non si capisce cosa si fa con l'acciaio la situazione rimane ancora congelata come è rimasta per otto anni, e non va bene - ha aggiunto il governatore -. Noi vogliamo che quell'area generi posti di lavoro per **Genova** con ricadute economiche e occupazionali e l'acciaio è un modo per avere posti di lavoro. Ovviamente ce ne sono altri, però non sono in alternativa, sono in complemento. Questa è la cosa importante che bisogna chiarire". Tra i soggetti interessati alle aree ex Ilva di Cornigliano, ha aggiunto Bucci, non c'è solo il comparto della logistica: "Sono aziende che fanno industria". - foto IPA Agency - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italtpress.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@italtpress.com.



Nuova Diga Genova: variante approvata, lavori conclusi entro il 2027

GENOVA La Struttura commissariale per la ricostruzione di Genova e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale hanno annunciato l'approvazione definitiva della variante di layout per la realizzazione della nuova diga foranea del capoluogo ligure. La modifica consentirà di accelerare sensibilmente i tempi di costruzione, concludendo l'opera entro dicembre 2027, quasi due anni prima rispetto alla pianificazione originaria. Il nuovo assetto progettuale permette infatti di procedere in parallelo con le due fasi dell'opera la cosiddetta //Fase A// e la //Fase B// anziché in sequenza. Una scelta che, oltre a ridurre i tempi di realizzazione, porta con sé importanti benefici dal punto di vista competitivo, operativo e di sicurezza. Tra i principali vantaggi evidenziati figurano: Maggiore competitività per il porto di Genova, che potrà accogliere navi di dimensioni più grandi e incrementare traffici e occupazione con due anni di anticipo; Spazi di manovra più ampi nel bacino di ponente, grazie a un aumento del cerchio di evoluzione da 450 a 550 metri e a un allargamento dell'imboccatura da 138 a 235 metri; Sviluppo a terra più razionale, con la possibilità di realizzare una linea di banchina unica e aree operative e di stoccaggio più estese; Miglioramento della sicurezza della navigazione, sia in regime ordinario sia in situazioni di emergenza, grazie a una più ampia imboccatura secondaria a ponente. La variante è stata sottoposta al parere del Collegio Consuntivo Tecnico, che ha espresso valutazione positiva sia sul nuovo layout sia sulle modalità di risoluzione delle riserve avanzate dalle imprese. È stato inoltre definito un atto aggiuntivo che stabilisce il nuovo cronoprogramma: la posa dell'ultimo cassone è prevista entro agosto 2027, mentre la fine dei lavori entro dicembre dello stesso anno. Questo traguardo ci permette di accelerare la realizzazione della nuova diga foranea, dotando il porto di un'infrastruttura strategica e moderna che garantirà vantaggi competitivi duraturi, ha commentato il presidente di Palazzo San Giorgio Matteo Paroli. Sulla stessa linea il sub-commissario alla ricostruzione Carlo De Simone: La variante rappresenta un passaggio fondamentale: riduce i tempi, rafforza la sicurezza delle operazioni e restituisce competitività al porto e all'intero sistema logistico nazionale. Un'opera che porterà benefici economici e occupazionali concreti al territorio. Con la nuova programmazione, Genova si prepara dunque ad accogliere entro il 2027 una diga foranea rinnovata, considerata uno dei progetti infrastrutturali più strategici per il futuro della portualità italiana ed europea.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Noli container Shanghai - Genova spinti ancora in basso (-7%) dal surplus di capacità

La discesa dei noli spot per il trasporto via mare di container è andata arrestandosi nel complesso nell'ultima settimana (-1%), dopo 11 consecutive di declino più marcato. Questo è il responso dell'ultimo aggiornamento del Drewry's World Container Index, che ad oggi ha raggiunto un valore medio di 2.104 dollari per la spedizione di un box da 40 piedi, il 56% in meno rispetto a un anno fa. L'importo medio, ammette la stessa società di analisi, nasconde però andamenti anche molto differenti per le varie tratte che compongono l'indice. Mentre su quelle transpacifiche i livelli risultano ora in netta risalita, probabilmente per l'imminente arrivo della Golden Week cinese e per i Gri (general rate increase) introdotti dai carrier, sulle rotte tra la Cina e l'Europa si osserva ancora invece una marcata flessione. In particolare, i noli per trasporti da Shanghai verso **Genova** calano negli ultimi sette giorni a 2.653 dollari (-7%), mentre quelli per Rotterdam scendono addirittura del 10% a 2.385 dollari. Si tratta, rispettivamente, di cifre inferiori del 55% e del 62% rispetto a quelle di un anno fa. Andamenti, rileva Drewry, che si riscontrano pur in presenza di una domanda "sana" e di fenomeni di congestione portuale presenti in diversi scali del continente, e dovuti al surplus di stiva che si è venuto a creare. Pertanto, concludono gli analisti, è lecito attendersi un ulteriore declino dei prezzi del trasporto nelle prossime settimane. Come detto, diametralmente diverso è stato l'andamento dei noli delle tratte transpacifiche, dove gli aumenti hanno fatto risalire i valori medi dell'8% per le spedizioni sulla rotta Shanghai - Los Angeles (2.522 dollari) e del 12% su quelle verso New York (a 3.677 dollari). Livelli che però secondo Drewry non saranno sostenibili a meno di tagli di capacità, e che portano gli analisti a prevedere una stabilità dei prezzi nelle prossime settimane. Sostanzialmente immutati infine i noli delle rotte transatlantiche, con i costi della Rotterdam - New York a 1.950 dollari e della tratta inversa a 950 dollari (-1%). Allargando lo sguardo al futuro meno prossimo, le previsioni restano invariate. Per la seconda metà dell'anno la stima di Drewry è di un indebolimento ulteriore, la cui velocità e intensità sarà però legata alla sorte delle politiche tariffarie degli Usa, non solo sulle merci ma anche sulle navi di costruzione cinese.



Market report Secondo Drewry la flessione delle tariffe per spedizioni verso l'Europa si osserva nonostante una domanda sana e di alcuni fenomeni di congestione portuale di REDAZIONE SHIPPING ITALY. La discesa dei noli spot per il trasporto via mare di container è andata arrestandosi nel complesso nell'ultima settimana (-1%), dopo 11 consecutive di declino più marcato. Questo è il responso dell'ultimo aggiornamento del Drewry's World Container Index, che ad oggi ha raggiunto un valore medio di 2.104 dollari per la spedizione di un box da 40 piedi, il 56% in meno rispetto a un anno fa. L'importo medio, ammette la stessa società di analisi, nasconde però andamenti anche molto differenti per le varie tratte che compongono l'indice. Mentre su quelle transpacifiche i livelli risultano ora in netta risalita, probabilmente per l'imminente arrivo della Golden Week cinese e per i Gri (general rate increase) introdotti dai carrier, sulle rotte tra la Cina e l'Europa si osserva ancora invece una marcata flessione. In particolare, i noli per trasporti da Shanghai verso Genova calano negli ultimi sette giorni a 2.653 dollari (-7%), mentre quelli per Rotterdam scendono addirittura del 10% a 2.385 dollari. Si tratta, rispettivamente, di cifre inferiori del 55% e del 62% rispetto a quelle di un anno fa. Andamenti, rileva Drewry, che si riscontrano pur in presenza di una domanda "sana" e di fenomeni di congestione portuale presenti in diversi scali del continente, e dovuti al surplus di stiva che si è venuto a creare. Pertanto, concludono gli analisti, è lecito attendersi un ulteriore declino dei prezzi del trasporto nelle prossime settimane. Come detto, diametralmente diverso è stato l'andamento dei noli delle tratte transpacifiche, dove gli aumenti hanno fatto risalire i valori medi dell'8% per le spedizioni sulla rotta Shanghai - Los Angeles (2.522 dollari) e del 12% su quelle verso New York (a 3.677 dollari). Livelli che però secondo Drewry non saranno sostenibili a meno di tagli di capacità, e che portano gli analisti a prevedere

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

La Genoa Shipping Week ospiterà la dodicesima edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport"

L'evento avrà come titolo "**Porti** e logistica, esplorare le nuove frontiere". Sarà la Genoa Shipping Week, evento di cui Il Secolo XIX è partner tecnico-scientifico, a ospitare la dodicesima edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport". Il convegno, consolidato punto di riferimento nazionale per il cluster logistico e marittimo nazionale, avrà come titolo "**Porti** e logistica, esplorare le nuove frontiere". Dalla situazione geopolitica alla riforma del settore, i più autorevoli esponenti italiani si confronteranno sui temi e sulle problematiche di maggiore attualità con la moderazione dei giornalisti Francesco Ferrari e Simone Gallotti. Il Forum si svilupperà in due giornate presso il Centro Congressi del Porto Antico (Sala Levante + Sala Ponente). La prima, mercoledì 15 ottobre, avrà come titolo "Il sistema portuale italiano: hub di innovazione a sostegno dell'economia" (ore 9.45-12.30). La seconda, giovedì 16 ottobre, "Le voci della Blue Economy e le sfide del settore".



Ravenna: il porto, le armi per Israele e il duello sindaco-ministro

Cosa c'è dietro il blitz segreto della Finanza e un progetto per la security portuale **RAVENNA**. "Ravenna crocevia dei traffici di armi per Israele?": così nel luglio scorso The Weapon Watch, l'Osservatorio sulle armi nei porti europei e mediterranei, aveva puntato il dito contro lo scalo ravennate. E non era la prima volta: prima il "Corriere di Romagna" e "il manifesto", poi la stampa nazionale avevano dato conto in precedenza che a febbraio, cioè più di un mese prima, i militari della Guardia di finanza avevano sequestrato nel **porto** ravennate un carico di componenti che ditte esportatrici lombarde avevano inviato a una società israeliana che si occupa di armi. In campo il sindaco (dem) con una lettera al ministro (leghista) A questo punto, però, la notizia non è più che l'organizzazione anti-armi ha tolto il punto interrogativo e parla di **Ravenna** come snodo «nella possente corrente di forniture militari che si convoglia nell'Adriatico da tutti i paesi dell'Europa centro-orientale e si dirige verso Israele». Il fatto è che il sindaco della città romagnola, Alessandro Barattoni, esponente dem alla guida di una giunta con Pd, M5s e Avs più repubblicani e civici, abbia preso carta e penna - o magari mouse, pc e mail, anzi pec - per rivolgersi al vicepremier Matteo Salvini in qualità di ministro delle infrastrutture e dei trasporti che vigila sulle istituzioni portuali e chiedere «chiarimenti in merito al progetto "Undersec" e all'accertamento di responsabilità rispetto all'eventuale transito di armi dal **porto** di **Ravenna**». Barattoni, che nella giunta ravennate ha anche la delega al **porto**, chiede a Salvini due cose: di far terminare «la partecipazione di Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, insieme al ministero della difesa israeliano, al progetto "Undersec" (ottobre 2023-settembre 2026) riguardante l'implementazione di tecnologie per la sicurezza marina e sottomarina nei porti»: a giudizio di Barattoni, bisogna smettere di collaborare con «un ministero che, mentre lavora con le istituzioni europee, si macchia ogni giorno di crimini verso persone innocenti». di verificare (e eventualmente accertare le responsabilità) «se, come sembra, a fine giugno dal **porto** di **Ravenna** sono transitate armi destinate ad Haifa e quindi dirette in Israele»: in nome di una città «medaglia d'oro al valor militare per la Resistenza», non accetta che «il nostro scalo si renda complice del massacro che si sta compiendo a Gaza» né in nessun modo alimentare «il traffico di armi che contribuisce, ogni giorno, ad accrescere il numero di vittime». Il ministro risponde per le rime: e io cosa c'entro? Chiedete all'Authority Secondo quanto riportano gli organi di informazione romagnoli, Salvini ha respinto al mittente la richiesta perché - questa l'argomentazione - spetta all'Autorità di sistema portuale e agli organi preposti occuparsi sia di gestire che di controllare le attività portuali. E giù una tirata d'orecchie: nei porti si governa «con regole, non con polemiche».



Cosa c'è dietro il blitz segreto della Finanza e un progetto per la security portuale RAVENNA. "Ravenna crocevia dei traffici di armi per Israele?": così nel luglio scorso The Weapon Watch, l'Osservatorio sulle armi nei porti europei e mediterranei, aveva puntato il dito contro lo scalo ravennate. E non era la prima volta: prima il "Corriere di Romagna" e "il manifesto", poi la stampa nazionale avevano dato conto in precedenza che a febbraio, cioè più di un mese prima, i militari della Guardia di finanza avevano sequestrato nel porto ravennate un carico di componenti che ditte esportatrici lombarde avevano inviato a una società israeliana che si occupa di armi. In campo il sindaco (dem) con una lettera al ministro (leghista) A questo punto, però, la notizia non è più che l'organizzazione anti-armi ha tolto il punto interrogativo e parla di Ravenna come snodo «nella possente corrente di forniture militari che si convoglia nell'Adriatico da tutti i paesi dell'Europa centro-orientale e si dirige verso Israele». Il fatto è che il sindaco della città romagnola, Alessandro Barattoni, esponente dem alla guida di una giunta con Pd, M5s e Avs più repubblicani e civici, abbia preso carta e penna - o magari mouse, pc e mail, anzi pec - per rivolgersi al vicepremier Matteo Salvini in qualità di ministro delle infrastrutture e dei trasporti che vigila sulle istituzioni portuali e chiedere «chiarimenti in merito al progetto "Undersec" e all'accertamento di responsabilità rispetto all'eventuale transito di armi dal porto di Ravenna». Barattoni, che nella giunta ravennate ha anche la delega al porto, chiede a Salvini due cose: di far terminare «la partecipazione di Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale, insieme al ministero della difesa israeliano, al progetto "Undersec" (ottobre 2023-settembre 2026) riguardante l'implementazione di tecnologie per la sicurezza marina e sottomarina nei porti»: a giudizio di Barattoni, bisogna smettere di collaborare con «un ministero che, mentre lavora con le istituzioni europee, si macchia ogni giorno di crimini verso persone innocenti». di

La Gazzetta Marittima

Ravenna

Di più: serve conservare «il rispetto delle responsabilità istituzionali senza sovrapposizioni o equivoci» e, pur il ministero tenendo gli occhi bene aperti sulla vicenda, non vuole prestare il fianco «a strumentalizzazioni politiche su temi così delicati». Il duello fra sindaco (dem) e ministro (leghista) non si è fermato qui. Barattoni è tornato poi alla carica: Secondo quanto riportato da "Ravennatoday", ha accusato il ministro di essersi limitato a una replica «insufficiente e totalmente evasiva» che non risponde «né alla richiesta di sospendere la collaborazione con il ministero israeliano né sull'eventuale fornitura di armi». L'Authority: la vigilanza non spetta a noi, vi spieghiamo cos'è Undersec. In tutto questo l'Authority ravennate - dove da meno di tre mesi è arrivato al timone il prof. Francesco Benevolo come commissario - si dev'essere sentita un po' stratonata per la giacca: ecco che tira giù una lunga nota ufficiale perché è «opportuno precisare quanto segue». A cominciare dal fatto che, forse in risposta al ministro, si riprende la legge per dire cosa fa l'Authority e cosa non fa: ad esempio, non le spetta il «controllo sulla natura della merce che transita nel porto», demandata ad altri soggetti che la esercitano nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente» (ad esempio la legge n. 185/1990). Se non si fosse capito abbastanza bene, lo ribadisce: l'Autorità di Sistema Portuale «non riceve alcuna informazione né preventiva né successiva». Ma il transito di armi è solo una metà del problema, l'altra metà è data dalla partecipazione al progetto "Undersec". L'istituzione portuale non può ovviamente negarla ma la contestualizza per minimizzarne la portata: 1) fa parte delle «numerose iniziative europee» a cui si partecipa da anni; 2) vi aderiscono «altri 22 soggetti appartenenti a 11 diversi Paesi (Italia, Germania, Croazia, Bulgaria, Grecia, Cipro, Spagna, Lussemburgo, Portogallo, Romania e Israele)»; 3) il progetto è coordinato dalla tedesca Fraunhofer, che «raccolge 76 istituti nell'ambito della scienza applicata»; 4) l'obiettivo principale è «un sistema prototipale avanzato per migliorare la sicurezza subacquea delle infrastrutture portuali»; 5) l'ente ravennate si occupa di sistemi digitali che simulino rilevazione e risposta di fronte a eventi significativi in fatto di sicurezza subacquea e ha a disposizione un budget che è l'1,6% (100mila euro) del totale. Peraltro, di fronte all'evoluzione dello scenario geopolitico internazionale, sono state approfondite varie criticità: su specifica richiesta dell'Authority «è stato garantito che l'iniziativa non ha alcuna finalità di produzione di armamenti o strumenti bellici». E comunque, di fronte agli impegni contrattuali, salvo direttive contrarie da parte di istituzioni nazionali o europee, è «tenuta a proseguire nel completamento del progetto». Infine, riguardo alla cyersecurity, l'ente tiene a sottolineare che «negli ambiti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna non è affidata ad alcuna società israeliana» e che le attività prevalenti sono svolte tramite accordi che, «come previsto per le pubbliche amministrazioni», passano da «piattaforme di acquisto regionali e statali, nel rispetto delle leggi vigenti e in piena trasparenza». I sindacati: i lavoratori hanno diritto a non collaborare al massacro. Ci pensano le organizzazioni territoriali Cgil, Cisl e Uil di categoria ad alzare la voce: lo fanno chiedendo alle istituzioni di dare l'altolà a imbarco, sbarco e transito di «qualsiasi tipo di armamenti», anche fossero solo «componenti e/o materiali utili alla

La Gazzetta Marittima

Ravenna

produzione di essi». Lo ripetono ricordando di essersi già opposti in passato e preannunciano azioni chiedendo di «sapere e di poter scegliere se far azioni di obiezione di coscienza e/o mobilitazione quando con il loro lavoro, rischiano di essere complici di azioni di guerra con uccisione di donne e bambini». Morrone (Lega): la sinistra usa Gaza in modo strumentale Di tutt'altro avviso è il parlamentare leghista e segretario della Lega Romagna, Jacopo Morrone: la sinistra - questa la sua posizione - non fa altro che strumentalizzare Gaza in funzione anti-governo cercando nella «recrudescenza di odio vetero-comunista contro Israele» di mettere insieme il puzzle di antisemitismo, anti-Occidente e anti-capitalismo. Il deputato rosso-verde: serve una commissione d'inchiesta La questione esce dai confini locali con l'iniziativa di Marco Grimaldi, vicecapogruppo di AlleanzaVerdi Sinistra, che presenta una interrogazione parlamentare per denunciare che «munizioni e componenti bellici, provenienti dalla Repubblica Ceca o prodotti in Italia, sono passati o tentavano di passare senza l'autorizzazione dell'Uama», l'ufficio che deve autorizzare la movimentazione di queste armi, dribblando perciò tanto la legge 185/1990 quanto «il principio fondamentale che vieta l'export verso Paesi in guerra o che violano i diritti umani». Per l'esponente rosso-verde chiede al governo che si rafforzino i controlli nei porti e siano resi pubblici i dati sull'export bellico, e incalza il Parlamento perché in sede di commissione si apra «un'indagine su **Ravenna** e su tutte le rotte che alimentano la guerra».

Messaggero Marittimo

Ravenna

Polemiche su progetto Undersec a Ravenna, la precisazione dell'AdSp

RAVENNA - Emergono nuove polemiche sul progetto europeo //Undersec//, finanziato con sei milioni di euro dal programma Horizon dell'Unione europea e dedicato allo sviluppo di tecnologie per la sicurezza marina e subacquea nei porti. Alla partnership partecipano 22 enti di dieci Paesi europei, oltre a Israele rappresentato dal Ministero della Difesa, dall'azienda militare Rafael Advanced System e dall'Università di Tel Aviv. Un gruppo di accademici e giuristi internazionali, tra cui Hayal Akarsu, Ruba Salih e Nicola Perugini, chiede con forza l'espulsione delle entità israeliane dal progetto. Gli studiosi denunciano il doppio standard dell'Ue, che ha interrotto la cooperazione con enti russi e turchi ma continua a finanziare realtà accusate di violazioni del diritto internazionale e coinvolte nella guerra a Gaza. Il coordinamento del progetto è affidato all'organizzazione tedesca Fraunhofer, che ha invocato neutralità rispetto alle critiche. Una posizione respinta dagli esperti, secondo cui la neutralità non può valere in presenza di gravi violazioni umanitarie. L'Italia partecipa a Undersec con la Fondazione Issnova di Napoli, la Cnt Technologies delle Marche e la stessa Autorità portuale di Ravenna.

Quest'ultima ha minimizzato il proprio ruolo, parlando di semplice ospitalità per test tecnici. I documenti ufficiali però mostrano che il porto di Ravenna è parte attiva del Security advisory board, un organismo di controllo a cui siedono anche funzionari del Ministero della Difesa israeliano e di Rafael. I report tecnici rivelano inoltre che l'Università di Tel Aviv sta addestrando gli utilizzatori finali, tra cui Ravenna, all'impiego di tecnologie di sorveglianza subacquea. Le sperimentazioni sul campo sono previste fino al 2026 nei porti di Lavrion, Valencia e nello stesso scalo ravennate. Sul piano politico, il dibattito si è acceso. Il ministro degli Esteri Antonio Tajani si è già detto contrario a un eventuale stop dei fondi Horizon a Israele, mentre la Commissione europea ha messo sul tavolo una proposta di limitazione che, comunque, non includerebbe Undersec. A Ravenna, la vicenda assume un valore particolare. L'Autorità portuale ha difeso la propria adesione al progetto, sottolineando che l'obiettivo è esclusivamente la sicurezza delle infrastrutture e che il budget a disposizione ammonta a 100 mila euro, pari all'1,6% del totale. Ma il sindaco Alessandro Barattoni ha chiesto chiarimenti direttamente al ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, esprimendo preoccupazione per una possibile complicità dello scalo con forniture militari dirette in Israele. Non voglio che il porto di Ravenna diventi strumento di un conflitto che ogni giorno miete vittime innocenti ha scritto Barattoni. La nostra città, Medaglia d'oro al Valor Militare per la Resistenza, non può essere associata al traffico di armi né a operazioni che alimentano la guerra a Gaza. Il confronto è destinato a intensificarsi, anche in vista del workshop Undersec-Smaug, inizialmente annunciato come evento pubblico a Ravenna per settembre e poi trasformato in riunione a porte chiuse,



Messaggero Marittimo**Ravenna**

riservata esclusivamente ai partner del consorzio. Questa intanto la precisazione integrale diramata dall'Authority portuale: "In relazione alle notizie pubblicate in questi giorni sulla stampa, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale ritiene opportuno precisare quanto segue. Sulla base della Legge n. 84/1994 l'Autorità di Sistema Portuale ha la prevalente funzione di gestire i beni ed i servizi portuali, esercitando attività di indirizzo, pianificazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle iniziative commerciali e industriali che si svolgono all'interno dell'area portuale. La specifica attività di controllo sulla natura della merce che transita nel porto è, invece, demandata ad altri soggetti che la esercitano nel rispetto di quanto previsto dalla normativa vigente (ad esempio la Legge n. 185/1990 relativamente alle spedizioni di armi dall'Italia o destinate all'Italia). Con riguardo a tali procedure, l'Autorità di Sistema Portuale non riceve alcuna informazione né preventiva né successiva. Nel merito del progetto UNDERSEC, l'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna, tra le numerose iniziative europee a cui partecipa da anni, ha aderito anche alla presentazione della proposta di finanziamento a valere sul bando HORIZON EUROPE avvenuta il 23 novembre 2022 e, successivamente all'approvazione della medesima, ha poi sottoscritto il relativo Grant Agreement in data 26 luglio 2023. L'Ente partecipa a tale progetto unitamente ad altri 22 soggetti appartenenti a 11 diversi Paesi (Italia, Germania, Croazia, Bulgaria, Grecia, Cipro, Spagna, Lussemburgo, Portogallo, Romania e Israele). Coordinatore del progetto è la tedesca FRAUNHOFER, organizzazione che raccoglie 76 istituti nell'ambito della scienza applicata. L'obiettivo principale del progetto UNDERSEC è lo sviluppo di un sistema prototipale avanzato per migliorare la sicurezza subacquea delle infrastrutture portuali garantendo la sicurezza di imprese, lavoratori e cittadini. La fine del progetto è prevista il 30 settembre 2026 ed alla data attuale è stata completata oltre metà delle attività previste. Il progetto ha recentemente superato senza alcun rilievo l'Interim Review da parte dei consulenti indipendenti della Commissione UE. Le attività affidate all'Autorità di Sistema Portuale nell'ambito dell'iniziativa riguardano lo sviluppo di sistemi digitali in grado di simulare la rilevazione e la successiva risposta ad eventi significativi nel campo della sicurezza subacquea; per tali attività, l'Autorità dispone di un budget di 100.000 Euro (pari all'1,6% del budget complessivo del progetto) interamente finanziato dal programma HORIZON EUROPE. L'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna, in ragione dell'evoluzione dello scenario geopolitico internazionale nonché delle segnalazioni pervenute, ha seguito in questi mesi con grande attenzione le vicende che hanno riguardato tale progetto, con particolare riferimento al rispetto delle normative nazionali ed europee, approfondendo ogni criticità con il soggetto coordinatore e con il Responsabile delle attività di Coordinamento, Amministrazione, Comunicazione e Gestione Etica. In proposito, dietro specifica richiesta dell'Autorità di Sistema Portuale, è stato garantito che l'iniziativa non ha alcuna finalità di produzione di armamenti o strumenti bellici. Nel doveroso rispetto degli impegni contrattuali, amministrativi e finanziari già assunti con la sottoscrizione del Grant Agreement, l'Autorità di Sistema Portuale, salvo diverse direttive che dovessero sopraggiungere da parte delle competenti istituzioni europee e/o nazionali,

Messaggero Marittimo

Ravenna

è tenuta a proseguire nel completamento del progetto, garantendo comunque l'attivazione di tutte le misure atte a vigilare sull'iniziativa nonché a massimizzare la sicurezza del porto, anche in contatto con gli organismi istituzionali a ciò deputati. Da ultimo, si ritiene doveroso sottolineare che la cyber security degli ambiti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna non è affidata ad alcuna società israeliana e le attività prevalenti sono svolte attraverso Convenzioni e Accordi Quadro stipulati, come previsto per le Pubbliche Amministrazioni, tramite le piattaforme di acquisto regionali e statali, nel rispetto delle leggi vigenti e in piena trasparenza."

Dall'approfondimento dei fondali, alla Zls, al bypass sul Candiano: Cna condivide le priorità per il porto

Enrico Rosso e Andrea Alessi: "Per i cantieri attualmente attivi in città, suggeriamo l'estensione degli orari di lavoro notturni per accelerare il completamento dei lavori e ridurre i disagi soprattutto per gli interventi nei punti critici del sistema infrastrutturale" Il presidente e il responsabile comunale Cna Ravenna Enrico Rosso e Andrea Alessi esprimono il pieno sostegno alle priorità strategiche per lo sviluppo del porto verso un hub logistico ed energetico di rilevanza nazionale. "Il porto, con gli importanti investimenti in corso, rappresenta sempre più il cuore pulsante delle opportunità di sviluppo per la nostra città e territorio - commentano -. L'approfondimento dei fondali e lo sviluppo della logistica connessa possono proiettare lo scalo come punto di riferimento dell'Alto Adriatico, confermandolo sbocco strategico della regione non solo per l'approvvigionamento delle materie prime ma anche per l'esportazione dei prodotti finiti". "Sottolineiamo in particolare l'importanza dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata (Zls) - il cui comitato d'indirizzo si è già insediato - dove siede il presidente della Cciaa di Ravenna e Ferrara, Giorgio Guberti, in rappresentanza del mondo economico locale.

Costituisce una scelta strategica in grado di attrarre investimenti significativi per rilanciare il sistema economico locale, come confermano le recenti analisi della Camera di Commercio di Ravenna e Ferrara che evidenziano le potenzialità dell'iniziativa. Consideriamo inoltre centrale la realizzazione del secondo attraversamento del canale Candiano, come annunciato dal sindaco Alessandro Barattoni e confermato dal commissario di **Autorità Portuale Francesco Benevolo**, che riteniamo opera fondamentale e strategica per allontanare il traffico pesante dalla città", continuano. "Le recenti chiusure per manutenzione hanno evidenziato l'urgenza dell'intervento: è necessario avviare immediatamente il percorso per reperire le risorse per progettazione e realizzazione di un'opera di lungo periodo che richiede tempi di programmazione certi. Sul tema della gestione dei cantieri attualmente attivi in città, suggeriamo l'estensione degli orari di lavoro notturni per accelerare il completamento dei lavori e ridurre i disagi soprattutto per quegli interventi che coinvolgono punti critici del sistema infrastrutturale", suggeriscono Rosso e Alessi. "È importante inoltre proseguire con il tavolo di confronto con le associazioni di categoria, in particolare quelle dell'autotrasporto, per condividere momenti di aggiornamenti costanti per minimizzare l'impatto sulla viabilità e consentire alle imprese di riorganizzare le proprie attività. Ribadiamo infine l'importanza di proseguire gli interventi pluriennali per manutenzione e decoro del territorio, estesi anche alle aree artigianali e produttive. Le aree artigianali/industriali in particolare sono il cuore pulsante del sistema produttivo, dove hanno sede imprese con rapporti internazionali e devono essere considerate a tutti gli effetti dei quartieri con una vocazione produttiva, di servizio e direzionale



Enrico Rosso e Andrea Alessi: "Per i cantieri attualmente attivi in città, suggeriamo l'estensione degli orari di lavoro notturni per accelerare il completamento dei lavori e ridurre i disagi soprattutto per gli interventi nei punti critici del sistema infrastrutturale" Il presidente e il responsabile comunale Cna Ravenna Enrico Rosso e Andrea Alessi esprimono il pieno sostegno alle priorità strategiche per lo sviluppo del porto verso un hub logistico ed energetico di rilevanza nazionale. "Il porto, con gli importanti investimenti in corso, rappresenta sempre più il cuore pulsante delle opportunità di sviluppo per la nostra città e territorio - commentano -. L'approfondimento dei fondali e lo sviluppo della logistica connessa possono proiettare lo scalo come punto di riferimento dell'Alto Adriatico, confermandolo sbocco strategico della regione non solo per l'approvvigionamento delle materie prime ma anche per l'esportazione dei prodotti finiti". "Sottolineiamo in particolare l'importanza dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata (Zls) - il cui comitato d'indirizzo si è già insediato - dove siede il presidente della Cciaa di Ravenna e Ferrara, Giorgio Guberti, in rappresentanza del mondo economico locale. Costituisce una scelta strategica in grado di attrarre investimenti significativi per rilanciare il sistema economico locale, come confermano le recenti analisi della Camera di Commercio di Ravenna e Ferrara che evidenziano le potenzialità dell'iniziativa. Consideriamo inoltre centrale la realizzazione del secondo attraversamento del canale Candiano, come annunciato dal sindaco Alessandro Barattoni e confermato dal commissario di Autorità Portuale Francesco Benevolo, che riteniamo opera fondamentale e strategica per allontanare il traffico pesante dalla città".

Ravenna Today

Ravenna

e come tali valorizzati e mantenuti. Esse rappresentano molto spesso il biglietto da visita per clienti e fornitori oltre che il luogo di lavoro di migliaia di persone", concludono i vertici di Cna Ravenna.

Armamenti e progetto Undersec nel porto di Ravenna, i sindacati: "Lavoratori non saranno complici di azioni di guerra"

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: "Impedire l'imbarco, lo sbarco e il transito di qualsiasi tipo di armamenti. I lavoratori pretendono di poter scegliere se fare obiezione di coscienza" Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti del territorio di Ravenna, in rappresentanza dei lavoratori del porto, esprimono il proprio dissenso sulle vicende di questi giorni, in relazione al transito di armamenti diretti a Israele e al programma europeo Undersec. Un caso su cui c'è già stato il botta e risposta tra il sindaco Alessandro Barattoni e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre che la presa di posizione dell'**Autorità**

Portuale "Già in passato i lavoratori portuali di Ravenna si sono schierati apertamente in opposizione ad ogni sorta di guerra - affermano i sindacati - dimostrando il proprio impegno verso la pace. In questa ottica esprimono alle istituzioni la loro totale contrarietà all'utilizzo del porto di Ravenna per finalità di transito di armamenti, componenti e/o materiali utili alla produzioni degli stessi; esprimono medesima contrarietà all'ospitare nel porto di Ravenna la sperimentazione di sistemi di sicurezza con possibili utilizzi dal punto di vista militare. Oggi, a fronte di quanto sta avvenendo nei territori palestinesi, con

quello che non si può non definire un genocidio, la presa di posizione non può che essere ferma e netta". Per questo motivo, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono alle istituzioni "di impedire l'imbarco, lo sbarco e il transito di qualsiasi tipo di armamenti, componenti e/o materiali utili alla produzione degli stessi, preannunciando fin da ora che metteranno in campo tutte le risorse possibili per vigilare e controllare che quanto richiesto venga rispettato". Non solo, come riportano i sindacati, "i lavoratori del porto pretendono di sapere e di poter scegliere se far azioni di obiezione di coscienza e/o mobilitazione quando con il loro lavoro, rischiano di essere complici di azioni di guerra con uccisione di donne e bambini. Qualora questo non fosse rispettato, preannunciano fin da ora, che metteranno in campo tutte le azioni necessarie di sensibilizzazione ed eventuale mobilitazione della cittadinanza e di tutto il personale del porto". I sindacati insistono affinché si prendano "le decisioni necessarie per il blocco, con uscita immediata dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** di Ravenna dal progetto Undersec finanziato dal programma Horizon EU, in quanto tra i soggetti coinvolti e presente anche il Ministero della difesa di Israele, artefice della distruzione e del genocidio di Gaza". Infine, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti esprimono "solidarietà e vicinanza alla missione umanitaria della Global Sumud Flottilla: rompere l'assedio e l'embargo alimentare nei confronti della popolazione civile palestinese è doveroso e indispensabile, e non può non coinvolgere tutti i lavoratori e le lavoratrici, cittadini e cittadine preannunciando, nel caso dovessero essere messe in atto azioni aggressive nei confronti della flotta o degli equipaggi della stessa, che metteranno



Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: "Impedire l'imbarco, lo sbarco e il transito di qualsiasi tipo di armamenti. I lavoratori pretendono di poter scegliere se fare obiezione di coscienza" Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti del territorio di Ravenna, in rappresentanza dei lavoratori del porto, esprimono il proprio dissenso sulle vicende di questi giorni, in relazione al transito di armamenti diretti a Israele e al programma europeo Undersec. Un caso su cui c'è già stato il botta e risposta tra il sindaco Alessandro Barattoni e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre che la presa di posizione dell'**Autorità Portuale** "Già in passato i lavoratori portuali di Ravenna si sono schierati apertamente in opposizione ad ogni sorta di guerra - affermano i sindacati - dimostrando il proprio impegno verso la pace. In questa ottica esprimono alle istituzioni la loro totale contrarietà all'utilizzo del porto di Ravenna per finalità di transito di armamenti, componenti e/o materiali utili alla produzioni degli stessi; esprimono medesima contrarietà all'ospitare nel porto di Ravenna la sperimentazione di sistemi di sicurezza con possibili utilizzi dal punto di vista militare. Oggi, a fronte di quanto sta avvenendo nei territori palestinesi, con quello che non si può non definire un genocidio, la presa di posizione non può che essere ferma e netta". Per questo motivo, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono alle istituzioni "di impedire l'imbarco, lo sbarco e il transito di qualsiasi tipo di armamenti, componenti e/o materiali utili alla produzione degli stessi, preannunciando fin da ora che metteranno in campo tutte le risorse possibili per vigilare e controllare che quanto richiesto venga rispettato". Non solo, come riportano i sindacati, "i lavoratori del porto pretendono di sapere e di poter scegliere

Ravenna Today

Ravenna

in campo tutte le azioni necessarie di sensibilizzazione ed eventuale mobilitazione della cittadinanza e di tutto il personale del porto".

Da Pola a Ravenna, una traversata a remi che diventa ponte tra sport, mare e comunità

Il progetto "Crossing to Join" celebra lo sport come linguaggio universale capace di promuovere tutela ambientale e cooperazione oltre i confini. Il mare, elemento di vita e di identità per le comunità che vi si affacciano, non è soltanto uno spazio fisico di separazione fra terre, ma è soprattutto un ponte naturale, un canale di connessione e di dialogo. Da questa consapevolezza nasce il convegno "Crossing to Join: il mare che unisce, la sostenibilità che guida", in programma per il prossimo 16 settembre, alle ore 16.00, presso il Circolo Velico Ravennate. Un momento di confronto e dialogo organizzato da ONTM - Osservatorio Nazionale Tutela del Mare con la collaborazione della Società Canottieri Ravenna 1873 per accogliere la grande sfida sportiva della traversata a remi che collegherà simbolicamente Pola a Ravenna, due città unite da un comune destino adriatico. Il convegno, che si terrà in occasione dell'arrivo dell'evento sportivo, vuole offrire non soltanto un momento di illustrazione tecnica e sportiva della traversata, ma soprattutto uno spazio di riflessione sulla centralità del mare come risorsa da custodire e come veicolo di valori universali. Lo sport, nella sua dimensione più autentica, diventa così strumento di sensibilizzazione e catalizzatore di attenzione verso tematiche che appartengono al presente e al futuro di tutti: la sostenibilità, la tutela dell'ambiente, la promozione di uno stile di vita sano e consapevole. La scelta del mare Adriatico non è casuale. Questo bacino, che da secoli rappresenta crocevia di popoli, culture e commerci, oggi è chiamato a una sfida nuova e cruciale: quella di essere testimone di un impegno condiviso per la salvaguardia dell'ambiente marino e costiero. La traversata a remi tra Pola e Ravenna diventa - in questa prospettiva - una metafora tangibile di come lo sport possa trasformarsi in linguaggio universale, capace di parlare contemporaneamente di rispetto per la natura, di collaborazione tra comunità e di responsabilità verso le generazioni future. Durante il convegno verranno affrontati diversi temi, con interventi che uniranno prospettive accademiche, istituzionali e sportive. Saranno presentati dati e riflessioni sull'importanza della tutela degli ecosistemi marini e costieri, con un focus particolare sull'Adriatico come laboratorio naturale di sostenibilità. Sarà inoltre evidenziato come la pratica sportiva, specie quella legata al mare e al contatto diretto con l'ambiente naturale, possa rappresentare un efficace veicolo di educazione e sensibilizzazione, stimolando comportamenti responsabili sia a livello individuale che collettivo. Il convegno non mancherà di valorizzare anche la dimensione della cooperazione internazionale. La traversata da Pola a Ravenna è infatti un ponte ideale che collega due comunità, due città e due Paesi che condividono non soltanto le acque del mare, ma anche la necessità di agire insieme per affrontare le grandi sfide globali. Lo sport diventa così linguaggio di diplomazia, capace di promuovere unità, amicizia e rispetto reciproco,



oltre ogni differenza. La volontà degli organizzatori è quella di sottolineare la centralità della cultura del mare nel nostro Paese, valorizzando il ruolo che esso riveste non soltanto dal punto di vista economico e strategico, ma anche come patrimonio di identità e memoria collettiva. Educare al mare significa educare al rispetto, all'attenzione per l'altro, alla consapevolezza che ogni azione ha un impatto sull'equilibrio complessivo del pianeta. Una volontà, quella di ONTM e della Società Canottieri Ravenna 1873, che ha visto il sostegno istituzionale di **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Adriatico Centro Settentrionale, Capitaneria di Porto - Guardia Costiera, Sport Valley Emilia-Romagna, Federazione Italiana Canottaggio, Tecnopolo Ravenna, Comune di Ravenna e Città di Pola, nonché, il contributo del Gruppo Sapir e di Terminal Container Ravenna.

Traversata da Pola a Ravenna a remi: cinque vogatori della Canottieri Ravenna pronti alla sfida dell'Adriatico

Da Pola a Marina di **Ravenna** a bordo di un'imbarcazione a remi, senza sosta e con l'obiettivo di stabilire un record mondiale. È l'impresa che si apprestano a compiere cinque atleti della Società Canottieri **Ravenna** 1873 con il progetto "Attraversare per unire". La partenza, meteo permettendo, è fissata per lunedì 15 settembre alle 18 dal Veslacksi Klub Istria di Pola, alla presenza delle istituzioni locali. La traversata durerà tra le 17 e le 21 ore con arrivo previsto intorno al pranzo del giorno successivo al Circolo Velico Ravennate, al pontile P posto 11. Qui l'equipaggio sarà accolto dalle autorità e dal pubblico che potrà anche pranzare al CVR in attesa dei vogatori. In caso di maltempo la partenza sarà posticipata entro il 19 settembre, finestra ultima individuata per la riuscita dell'impresa. La squadra e il convoglio L'equipaggio è composto da Gergő Cziráki, Nicola Calisi, Matteo Rosetti, Riccardo Pozzi e Nicola Catenelli. A bordo si alterneranno quattro rematori e un timoniere; ogni 30 minuti è previsto il cambio di ruolo, con due ore di voga continua e una pausa di mezz'ora per recupero, ristoro e gestione della rotta. Ad affiancare la barca a remi sarà un'imbarcazione di supporto, con un proprio equipaggio, che

partirà dal Circolo Velico Ravennate per accompagnare i canottieri lungo tutta la traversata, garantendo sicurezza e assistenza sanitaria. Un progetto che unisce sport e sostenibilità "Attraversare per unire" non è solo un'impresa sportiva. "L'iniziativa - spiegano i promotori - mira a promuovere valori di resilienza, transizione ecologica e cooperazione tra istituzioni, imprese e cittadini e si allinea con le missioni delle istituzioni locali: rafforzare il ruolo strategico del **Porto** di **Ravenna**, promuovere un rapporto responsabile con il mare, valorizzare i giovani e consolidare i legami internazionali tra comunità adriatiche". Il convegno Martedì 16 settembre, alle 16, al Circolo Velico Ravennate, è inoltre previsto il convegno "Crossing to Join: il mare che unisce, la sostenibilità che guida", organizzato da Annagiulia Randi per l'Osservatorio Nazionale per la Tutela del Mare in collaborazione con Canottieri **Ravenna**. Come seguire l'impresa La traversata sarà trasmessa in diretta su YouTube e aggiornata attraverso i canali social: Instagram: Canottieri **Ravenna** Facebook: Attraversare per unire.



Da Pola a Marina di Ravenna a bordo di un'imbarcazione a remi, senza sosta e con l'obiettivo di stabilire un record mondiale. È l'impresa che si apprestano a compiere cinque atleti della Società Canottieri Ravenna 1873 con il progetto "Attraversare per unire". La partenza, meteo permettendo, è fissata per lunedì 15 settembre alle 18 dal Veslacksi Klub Istria di Pola, alla presenza delle istituzioni locali. La traversata durerà tra le 17 e le 21 ore con arrivo previsto intorno al pranzo del giorno successivo al Circolo Velico Ravennate, al pontile P posto 11. Qui l'equipaggio sarà accolto dalle autorità e dal pubblico che potrà anche pranzare al CVR in attesa dei vogatori. In caso di maltempo la partenza sarà posticipata entro il 19 settembre, finestra ultima individuata per la riuscita dell'impresa. La squadra e il convoglio L'equipaggio è composto da Gergő Cziráki, Nicola Calisi, Matteo Rosetti, Riccardo Pozzi e Nicola Catenelli. A bordo si alterneranno quattro rematori e un timoniere; ogni 30 minuti è previsto il cambio di ruolo, con due ore di voga continua e una pausa di mezz'ora per recupero, ristoro e gestione della rotta. Ad affiancare la barca a remi sarà un'imbarcazione di supporto, con un proprio equipaggio, che partirà dal Circolo Velico Ravennate per accompagnare i canottieri lungo tutta la traversata, garantendo sicurezza e assistenza sanitaria. Un progetto che unisce sport e sostenibilità "Attraversare per unire" non è solo un'impresa sportiva. "L'iniziativa - spiegano i promotori - mira a promuovere valori di resilienza, transizione ecologica e cooperazione tra istituzioni, imprese e cittadini e si allinea con le missioni delle istituzioni locali: rafforzare il ruolo strategico del Porto di Ravenna, promuovere un rapporto responsabile con il mare, valorizzare i giovani e consolidare i legami

Priorità per l'economia di Ravenna e del porto, ma anche alle aree artigianali e alla gestione dei cantieri in città. La posizione di CNA Ravenna

Sostegno alle priorità strategiche per lo sviluppo del porto di Ravenna, verso un hub logistico ed energetico di rilevanza nazionale, ma senza sottovalutare la cura alle aree artigianali e produttive e per una migliore gestione dei cantieri attualmente attivi in città. E' quanto sottolineano il presidente e il responsabile comunale CNA Ravenna Enrico Rosso e Andrea Alessi. "Il porto, con gli importanti investimenti in corso, rappresenta sempre più il cuore pulsante delle opportunità di sviluppo per la nostra città e territorio - sottolineano -. L'approfondimento dei fondali e lo sviluppo della logistica connessa possono proiettare lo scalo come punto di riferimento dell'Alto Adriatico, confermandolo sbocco strategico della regione non solo per l'approvvigionamento delle materie prime ma anche per l'esportazione dei prodotti finiti". "Sottolineiamo in particolare l'importanza dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) - il cui Comitato d'indirizzo si è già insediato - dove siede il Presidente della CCIAA di Ravenna e Ferrara, Giorgio Guberti, in rappresentanza del mondo economico locale. Costituisce una scelta strategica in grado di attrarre investimenti significativi per rilanciare

il sistema economico locale, come confermano le recenti analisi della Camera di Commercio di Ravenna e Ferrara che evidenziano le potenzialità dell'iniziativa" proseguono Rosso e Alessi considerano inoltre centrale la realizzazione del secondo attraversamento del canale Candiano , come già annunciato dal Sindaco Alessandro Barattoni e confermato dal Commissario di **AdSP Francesco Benevolo**: "La riteniamo un'opera fondamentale e strategica per allontanare il traffico pesante dalla città. Le recenti chiusure per manutenzione hanno evidenziato l'urgenza dell'intervento: è necessario avviare immediatamente il percorso per reperire le risorse per progettazione e realizzazione di un'opera di lungo periodo che richiede tempi di programmazione certi". Da CNA intervengono anche sul tema della gestione dei cantieri attualmente attivi in città : "Suggeriamo l'estensione degli orari di lavoro notturni per accelerare il completamento dei lavori e ridurre i disagi soprattutto per quegli interventi che coinvolgono punti critici del sistema infrastrutturale. È importante inoltre proseguire con il tavolo di confronto con le Associazioni di categoria, in particolare quelle dell'autotrasporto, per condividere momenti di aggiornamenti costanti per minimizzare l'impatto sulla viabilità e consentire alle imprese di riorganizzare le proprie attività". "Ribadiamo infine l'importanza di proseguire gli interventi pluriennali per manutenzione e decoro del territorio , estesi anche alle aree artigianali e produttive. Le aree artigianali/industriali in particolare sono il cuore pulsante del sistema produttivo, dove hanno sede imprese con rapporti internazionali e devono essere considerate a tutti gli effetti dei quartieri con una vocazione produttiva, di servizio e direzionale e come tali valorizzati e mantenuti. Esse rappresentano molto spesso il biglietto da visita per clienti



Sostegno alle priorità strategiche per lo sviluppo del porto di Ravenna, verso un hub logistico ed energetico di rilevanza nazionale, ma senza sottovalutare la cura alle aree artigianali e produttive e per una migliore gestione dei cantieri attualmente attivi in città. E' quanto sottolineano il presidente e il responsabile comunale CNA Ravenna Enrico Rosso e Andrea Alessi. "Il porto, con gli importanti investimenti in corso, rappresenta sempre più il cuore pulsante delle opportunità di sviluppo per la nostra città e territorio - sottolineano -. L'approfondimento dei fondali e lo sviluppo della logistica connessa possono proiettare lo scalo come punto di riferimento dell'Alto Adriatico, confermandolo sbocco strategico della regione non solo per l'approvvigionamento delle materie prime ma anche per l'esportazione dei prodotti finiti". "Sottolineiamo in particolare l'importanza dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) - il cui Comitato d'indirizzo si è già insediato - dove siede il Presidente della CCIAA di Ravenna e Ferrara, Giorgio Guberti, in rappresentanza del mondo economico locale. Costituisce una scelta strategica in grado di attrarre investimenti significativi per rilanciare il sistema economico locale, come confermano le recenti analisi della Camera di Commercio di Ravenna e Ferrara che evidenziano le potenzialità dell'iniziativa" proseguono Rosso e Alessi considerano inoltre centrale la realizzazione del secondo attraversamento del canale Candiano , come già annunciato dal Sindaco Alessandro Barattoni e confermato dal Commissario di AdSP Francesco Benevolo: "La riteniamo un'opera fondamentale e strategica per allontanare il traffico pesante dalla città. Le recenti chiusure per manutenzione hanno evidenziato l'urgenza dell'intervento: è necessario avviare immediatamente il percorso per reperire le risorse per progettazione e realizzazione di un'opera di lungo periodo che richiede tempi di programmazione certi". Da CNA intervengono anche sul tema della gestione dei cantieri attualmente attivi in città : "Suggeriamo l'estensione degli orari di lavoro notturni per accelerare il completamento dei lavori e ridurre i disagi soprattutto per quegli interventi che coinvolgono punti critici del sistema infrastrutturale. È importante inoltre proseguire con il tavolo di confronto con le Associazioni di categoria, in particolare quelle dell'autotrasporto, per condividere momenti di aggiornamenti costanti per minimizzare l'impatto sulla viabilità e consentire alle imprese di riorganizzare le proprie attività". "Ribadiamo infine l'importanza di proseguire gli interventi pluriennali per manutenzione e decoro del territorio , estesi anche alle aree artigianali e produttive. Le aree artigianali/industriali in particolare sono il cuore pulsante del sistema produttivo, dove hanno sede imprese con rapporti internazionali e devono essere considerate a tutti gli effetti dei quartieri con una vocazione produttiva, di servizio e direzionale e come tali valorizzati e mantenuti. Esse rappresentano molto spesso il biglietto da visita per clienti

e fornitori oltre che il luogo di lavoro di migliaia di persone" concludono.

Porto di Ravenna. I lavoratori annunciano obiezione di coscienza e mobilitazione: "Non saremo complici di azioni di guerra"

Presa di posizione ferma e netta da parte di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti del territorio di Ravenna, in rappresentanza delle delegate e dei delegati sindacali e delle lavoratrici e dei lavoratori del porto di Ravenna, in merito al transito di armi e al programma europeo Undersec. "Già in passato i lavoratori portuali di Ravenna si sono schierati apertamente in opposizione ad ogni sorta di guerra - facendosi promotori di azioni concrete di mobilitazione - dimostrando il proprio impegno verso la pace. In questa ottica esprimono alle istituzioni la loro totale contrarietà all'utilizzo del porto di Ravenna per finalità di transito di armamenti, componenti e/o materiali utili alla produzioni degli stessi; esprimono medesima contrarietà all'ospitare nel porto di Ravenna la sperimentazione di "sistemi di sicurezza" con possibili utilizzi dal punto di vista militare" chiariscono i sindacati. Oggi, a fronte di quanto sta avvenendo nei territori palestinesi, con quello che non si può non definire un genocidio, la presa di posizione non può che essere ferma e netta. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono a tutti i soggetti coinvolti di impedire l'imbarco, lo sbarco e il transito di qualsiasi tipo di armamenti, componenti e/o materiali utili alla produzione degli stessi e preannunciano fin da ora che: " metteranno in campo tutte le risorse possibili per vigilare e controllare che quanto richiesto venga rispettato" "Le lavoratrici e i lavoratori del porto pretendono di sapere e di poter scegliere se far azioni di obiezione di coscienza e/o mobilitazione quando con il loro lavoro, rischiano di essere complici di azioni di guerra con uccisione di donne e bambini. Qualora questo non fosse rispettato, preannunciano fin da ora, che metteranno in campo tutte le azioni necessarie di sensibilizzazione ed eventuale mobilitazione della cittadinanza e di tutto il personale del porto" scrivono in una nota a firma congiunta Davide Conti di FILT CGIL, Fabio Tassinari di FIT Cisl e Rino Missiroli per UILTRASPORTI. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti proseguono : "Chiediamo a tutte le istituzioni preposte, europee, nazionali e locali, che prendano le decisioni necessarie per il blocco, con uscita immediata dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** di Ravenna dal progetto Undersec finanziato dal programma Horizon EU, in quanto tra i soggetti coinvolti e presente anche il Ministero della difesa di Israele, artefice della distruzione e del genocidio di Gaza". Infine, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti esprimono tutta la loro solidarietà e vicinanza alla missione umanitaria della Global Sumud Flottilla : "Rompere l'assedio e l'embargo alimentare nei confronti della popolazione civile palestinese è doveroso e indispensabile, e non può non coinvolgere tutti/e lavoratori e lavoratrici, cittadini e cittadine preannunciando, nel caso dovessero essere messe in atto azioni aggressive nei confronti della flotta o degli equipaggi della stessa, che metteranno in campo tutte le azioni necessarie di sensibilizzazione ed eventuale mobilitazione



della cittadinanza e di tutto il personale del porto". Leggi anche no alla guerra Il sindaco Barattoni scrive a Salvini: "Il Porto di Ravenna non diventi strumento di guerra, la nostra città non sia complice del massacro a Gaza" Parla l'**Autorità Portuale** **Autorità Portuale** Ravenna: "Non riceviamo informazioni su natura della merce che transita in porto. UNDERSEC non produce armamenti bellici".

CNA Ravenna sostiene le priorità per l'economia della città e il porto di Ravenna

CNA RAVENNA. Assemblea territoriale Ravenna. Il presidente e il responsabile comunale CNA Ravenna Enrico Rosso e Andrea Alessi esprimono il pieno sostegno alle priorità strategiche per lo sviluppo del porto verso un hub logistico ed energetico di rilevanza nazionale. Il porto, con gli importanti investimenti in corso, rappresenta sempre più il cuore pulsante delle opportunità di sviluppo per la nostra città e territorio. L'approfondimento dei fondali e lo sviluppo della logistica connessa possono proiettare lo scalo come punto di riferimento dell'Alto Adriatico, confermandolo sbocco strategico della regione non solo per l'approvvigionamento delle materie prime ma anche per l'esportazione dei prodotti finiti. Sottolineiamo in particolare l'importanza dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) - il cui Comitato d'indirizzo si è già insediato - dove siede il Presidente della CCIAA di Ravenna e Ferrara, Giorgio Guberti, in rappresentanza del mondo economico locale. Costituisce una scelta strategica in grado di attrarre investimenti significativi per rilanciare il sistema economico locale, come confermano le recenti analisi della Camera di Commercio di Ravenna e Ferrara che evidenziano le potenzialità dell'iniziativa. Consideriamo inoltre centrale la realizzazione del secondo attraversamento del canale Candiano, come annunciato dal Sindaco Alessandro Barattoni e confermato dal Commissario di AdSP **Francesco Benevolo**, che riteniamo opera fondamentale e strategica per allontanare il traffico pesante dalla città. Le recenti chiusure per manutenzione hanno evidenziato l'urgenza dell'intervento: è necessario avviare immediatamente il percorso per reperire le risorse per progettazione e realizzazione di un'opera di lungo periodo che richiede tempi di programmazione certi. Sul tema della gestione dei cantieri attualmente attivi in città, suggeriamo l'estensione degli orari di lavoro notturni per accelerare il completamento dei lavori e ridurre i disagi soprattutto per quegli interventi che coinvolgono punti critici del sistema infrastrutturale. È importante inoltre proseguire con il tavolo di confronto con le Associazioni di categoria, in particolare quelle dell'autotrasporto, per condividere momenti di aggiornamenti costanti per minimizzare l'impatto sulla viabilità e consentire alle imprese di riorganizzare le proprie attività. Ribadiamo infine l'importanza di proseguire gli interventi pluriennali per manutenzione e decoro del territorio, estesi anche alle aree artigianali e produttive. Le aree artigianali/industriali in particolare sono il cuore pulsante del sistema produttivo, dove hanno sede imprese con rapporti internazionali e devono essere considerate a tutti gli effetti dei quartieri con una vocazione produttiva, di servizio e direzionale e come tali valorizzati e mantenuti. Esse rappresentano molto spesso il biglietto da visita per clienti e fornitori oltre che il luogo di lavoro di migliaia di persone.



CNA RAVENNA. Assemblea territoriale Ravenna. Il presidente e il responsabile comunale CNA Ravenna Enrico Rosso e Andrea Alessi esprimono il pieno sostegno alle priorità strategiche per lo sviluppo del porto verso un hub logistico ed energetico di rilevanza nazionale. Il porto, con gli importanti investimenti in corso, rappresenta sempre più il cuore pulsante delle opportunità di sviluppo per la nostra città e territorio. L'approfondimento dei fondali e lo sviluppo della logistica connessa possono proiettare lo scalo come punto di riferimento dell'Alto Adriatico, confermandolo sbocco strategico della regione non solo per l'approvvigionamento delle materie prime ma anche per l'esportazione dei prodotti finiti. Sottolineiamo in particolare l'importanza dell'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) - il cui Comitato d'indirizzo si è già insediato - dove siede il Presidente della CCIAA di Ravenna e Ferrara, Giorgio Guberti, in rappresentanza del mondo economico locale. Costituisce una scelta strategica in grado di attrarre investimenti significativi per rilanciare il sistema economico locale, come confermano le recenti analisi della Camera di Commercio di Ravenna e Ferrara che evidenziano le potenzialità dell'iniziativa. Consideriamo inoltre centrale la realizzazione del secondo attraversamento del canale Candiano, come annunciato dal Sindaco Alessandro Barattoni e confermato dal Commissario di AdSP Francesco Benevolo, che riteniamo opera fondamentale e strategica per allontanare il traffico pesante dalla città. Le recenti chiusure per manutenzione hanno evidenziato l'urgenza dell'intervento: è necessario avviare immediatamente il percorso per reperire le risorse per progettazione e realizzazione di un'opera di lungo periodo che richiede

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: "Totale contrarietà al transito di armamenti nel porto di Ravenna e no alla sperimentazione di sistemi di sicurezza con possibili utilizzi militari"

"Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti del territorio di Ravenna, in rappresentanza delle delegate e dei delegati sindacali e delle lavoratrici e dei lavoratori del porto di Ravenna, esprimono il proprio dissenso sulle vicende di questi giorni, in relazione alla narrazione che li vede coinvolti in merito al transito di armi e al programma europeo Undersec. Già in passato i lavoratori portuali di Ravenna si sono schierati apertamente in opposizione ad ogni sorta di guerra - facendosi promotori di azioni concrete di mobilitazione - dimostrando il proprio impegno verso la pace. In questa ottica esprimono alle istituzioni la loro totale contrarietà all'utilizzo del porto di Ravenna per finalità di transito di armamenti, componenti e/o materiali utili alla produzioni degli stessi; esprimono medesima contrarietà all'ospitare nel porto di Ravenna la sperimentazione di "sistemi di sicurezza" con possibili utilizzi dal punto di vista militare. Oggi, a fronte di quanto sta avvenendo nei territori palestinesi, con quello che non si può non definire un genocidio, la presa di posizione non può che essere ferma e netta. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono a tutti i soggetti coinvolti di impedire l'imbarco, lo sbarco e il transito di qualsiasi tipo di armamenti, componenti e/o materiali utili alla produzione degli stessi, preannunciando fin da ora che metteranno in campo tutte le risorse possibili per vigilare e controllare che quanto richiesto venga rispettato. Le lavoratrici e i lavoratori del porto pretendono di sapere e di poter scegliere se far azioni di obiezione di coscienza e/o mobilitazione quando con il loro lavoro, rischiano di essere complici di azioni di guerra con uccisione di donne e bambini. Qualora questo non fosse rispettato, preannunciano fin da ora, che metteranno in campo tutte le azioni necessarie di sensibilizzazione ed eventuale mobilitazione della cittadinanza e di tutto il personale del porto. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono a tutte le istituzioni preposte, europee, nazionali e locali, che prendano le decisioni necessarie per il blocco, con uscita immediata dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** di Ravenna dal progetto Undersec finanziato dal programma Horizon EU, in quanto tra i soggetti coinvolti e presente anche il Ministero della difesa di Israele, artefice della distruzione e del genocidio di Gaza. Infine, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti esprimono tutta la loro solidarietà e vicinanza alla missione umanitaria della Global Sumud Flottilla: rompere l'assedio e l'embargo alimentare nei confronti della popolazione civile palestinese è doveroso e indispensabile, e non può non coinvolgere tutti/e lavoratori e lavoratrici, cittadini e cittadine preannunciando, nel caso dovessero essere messe in atto azioni aggressive nei confronti della flotta o degli equipaggi della stessa, che metteranno in campo tutte le azioni necessarie di sensibilizzazione ed eventuale mobilitazione della cittadinanza e di tutto il personale del porto. "



Tele Romagna 24

Ravenna

RAVENNA: Armi in transito per Israele, presentata interrogazione parlamentare | VIDEO

Fa discutere il transito di una nave dal **porto** di **Ravenna** carica di armi dirette a Israele, il deputato Marco Grimaldi ha presentato una interrogazione parlamentare. Rendere pubblici i dati sul materiale bellico che transita dal **porto** di **Ravenna** diretto in Israele. È questo l'obiettivo dell'interrogazione parlamentare presentata dal deputato di Alleanza Verdi e Sinistra, Marco Grimaldi. Il caso nasce lo scorso 30 giugno, quando nello scalo romagnolo è approdata una nave carica di esplosivi e munizioni, proveniente dalla Repubblica Ceca e diretta a Haifa. Secondo l'osservatorio Weapon Watch, quelle armi erano destinate all'esercito israeliano. L'Italia ha sospeso ufficialmente l'invio di armamenti a Israele dall'ottobre 2023, ma il provvedimento è rimasto solo sulla carta. Le armi, denunciano da tempo le associazioni umanitarie, continuano a viaggiare anche attraverso il nostro Paese, approfittando delle deroghe previste negli scambi tra Stati membri dell'Unione Europea. "In teoria questa sospensione è ancora in vigore - spiega Grimaldi - ma di fatto quel carico militare rientra in una triangolazione. Nella nostra interrogazione sottolineiamo che l'articolo 10b della legge 185 del 1990 disciplina i trasferimenti all'interno del territorio europeo, e non verso Paesi terzi". Nel frattempo è partito il consueto rimpallo di responsabilità: il sindaco di **Ravenna**, Michele de Pascale, ha chiesto chiarimenti al Ministero dei Trasporti; Matteo Salvini ha chiamato in causa l'Autorità Portuale; quest'ultima ha rimandato ai controlli dell'Agenzia delle Dogane. Intanto, a Gaza e in Cisgiordania, il governo israeliano continua il massacro dei civili, anche con armi che partono dall'Italia. "Per noi Benjamin Netanyahu è un criminale di guerra - conclude Grimaldi - ha commesso crimini contro l'umanità. Io credo che, davanti a quello che sta accadendo a Gaza, tutti noi ci sentiamo responsabili".



Festa del Mare, con i progetti Fisciò e Mare Magnum focus strategico sulle attività ittiche e sulla valorizzazione del pescato locale e del territorio

Tra i progetti collaterali che si svolgeranno durante la Festa del Mare, il progetto FISCIO e il progetto MARE MAGNUM consentono di concentrare un focus strategico sulle attività ittiche e sulla valorizzazione del pescato locale e del territorio. Tra i progetti collaterali che si svolgeranno durante la Festa del Mare, il progetto FISCIO si propone di promuovere il territorio attraverso le attività ittiche e si concretizza con una serie di iniziative volte a coinvolgere operatori, ricercatori e cittadini, valorizzando il pescato locale e la filiera ittica in tutte le sue sfaccettature. Il progetto è finanziato dal GALPA Marche (Gruppo di Azione Locale Pesca e Acquacoltura Marche), nell'ambito della Strategia di Sviluppo Locale finanziata dal Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca e l'Acquacoltura 2021-2027 (FEAMPA), per un importo di oltre 60 mila euro. Un villaggio al Passetto Tra le attività principali, è previsto un villaggio al Passetto, dove sabato pomeriggio, in pineta, nella zona dell'ascensore, alle ore 18 si terrà un talk. Durante l'incontro, oltre ai saluti istituzionali, verranno affrontati temi di grande attualità per il settore: il ricambio generazionale nel mondo della pesca, la necessità di innovazione tecnologica

e la specializzazione del mestiere del pescatore, con un focus sulle nuove competenze richieste ai professionisti del mare. Un'area degustazione e un'area dedicata alla ricerca in piazza Cavour Sempre nell'ambito del progetto, in piazza Cavour sarà allestita un'area degustazione che consentirà ai visitatori di assaporare piatti a base di pescato locale. Le cene di venerdì e le attività di pranzo e cena di sabato e domenica saranno gestite in collaborazione tra il CO.GE.VO. (Consorzio di gestione della pesca delle vongole) e l'Associazione Produttori Pesca Ancona, che riunisce gli operatori del settore peschereccio e gestisce anche il mercato ittico all'ingrosso comunale. In piazza Cavour sarà inoltre allestita un'area dedicata alla ricerca e alla divulgazione, realizzata con la collaborazione di UNIVPM, CNR, FEDERPESCA, AGCI AGRITAL, Servizi Integrati, Cooperativa Pescatori e Motopescherecci, CO.GE.VO. e l'Associazione Produttori Pesca Ancona. In una tensostruttura i ricercatori presenteranno, da venerdì a domenica, le loro attività scientifiche nel campo della pesca. Domenica alle ore 16:30 si svolgerà un talk dedicato alla blu economy, con un focus specifico sulla filiera pesca-attività di ristorazione, in chiave di promozione del territorio. Il menù a tema Il progetto prevede anche un circuito di menù a tema presso i ristoratori aderenti, con ricette basate sulle cozze coltivate nel mare anconetano. La promozione del pescato locale valorizza anche i prodotti dell'acquacoltura, con particolare attenzione alla maricoltura sostenibile, ossia allevamenti in mare. Tenuto conto del periodo di fermo pesca, questa iniziativa rappresenta un'importante occasione per sensibilizzare sull'importanza della pesca sostenibile, concentrandosi sulla produzione locale di cozze, che non è soggetta al fermo



Tra i progetti collaterali che si svolgeranno durante la Festa del Mare, il progetto FISCIO e il progetto MARE MAGNUM consentono di concentrare un focus strategico sulle attività ittiche e sulla valorizzazione del pescato locale e del territorio. Tra i progetti collaterali che si svolgeranno durante la Festa del Mare, il progetto FISCIO si propone di promuovere il territorio attraverso le attività ittiche e si concretizza con una serie di iniziative volte a coinvolgere operatori, ricercatori e cittadini, valorizzando il pescato locale e la filiera ittica in tutte le sue sfaccettature. Il progetto è finanziato dal GALPA Marche (Gruppo di Azione Locale Pesca e Acquacoltura Marche), nell'ambito della Strategia di Sviluppo Locale finanziata dal Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca e l'Acquacoltura 2021-2027 (FEAMPA), per un importo di oltre 60 mila euro. Un villaggio al Passetto Tra le attività principali, è previsto un villaggio al Passetto, dove sabato pomeriggio, in pineta, nella zona dell'ascensore, alle ore 18 si terrà un talk. Durante l'incontro, oltre ai saluti istituzionali, verranno affrontati temi di grande attualità per il settore: il ricambio generazionale nel mondo della pesca, la necessità di innovazione tecnologica e la specializzazione del mestiere del pescatore, con un focus sulle nuove competenze richieste ai professionisti del mare. Un'area degustazione e un'area dedicata alla ricerca in piazza Cavour Sempre nell'ambito del progetto, in piazza Cavour sarà allestita un'area degustazione che consentirà ai visitatori di assaporare piatti a base di pescato locale. Le cene di venerdì e le attività di pranzo e cena di sabato e domenica saranno gestite in collaborazione tra il CO.GE.VO. (Consorzio di gestione della pesca delle vongole) e l'Associazione Produttori Pesca Ancona, che riunisce gli operatori del settore peschereccio e gestisce anche il mercato ittico all'ingrosso comunale. In piazza Cavour sarà inoltre allestita un'area

pesca. Il progetto progetto FISCIÒ è realizzato con il contributo dell'Unione Europea , con un finanziamento di oltre 61 mila euro, erogato attraverso la Strategia di Sviluppo Locale del GAL Pesca e Acquacoltura MARCHE, nell'ambito del FEAMPA 2021/2027. Tra i progetti collaterali che si svolgeranno durante la Festa del Mare, MARE MAGNUM si concentra sulla valorizzazione del pescato locale e si articola in diverse attività, volte a promuovere la conoscenza dei prodotti ittici e del territorio. Il progetto è finanziato dalla Regione Marche, per un importo di circa 56 mila euro, nell'ambito del programma nazionale del Fondo Europeo per gli Affari Marittimi, la Pesca e l'Acquacoltura 2021-2027 (FEAMPA). Tra le attività previste è inclusa anche l'uscita straordinaria in mare , autorizzata dal Ministero, che si è svolta ieri, in deroga al fermo pesca. Questa uscita ha consentito di catturare il pesce necessario per le degustazioni organizzate dal CO.GE.VO. e dall'Associazione Produttori Pesca Ancona, garantendo che la disponibilità di prodotti freschi sia riservata esclusivamente alle attività di promozione e degustazione. Area degustazione al **Porto** antico Al **Porto** antico sarà attiva un'area degustazione, venerdì, sabato e domenica, gestita in collaborazione tra CO.GE.VO. e Associazione Produttori Pesca Ancona. Nei minitalk allestiti presso gli stand, sarà posta particolare attenzione ai valori nutrizionali dei piatti proposti, per informare i consumatori sull'importanza di un consumo consapevole del pesce locale. Sempre al **porto** antico, a partire da venerdì, sarà presente un piccolo mercatino tematico dedicato al mondo marinaro, realizzato in collaborazione con la Confartigianato, che consentirà di unire degustazione e promozione dei prodotti locali. Il progetto è realizzato con il contributo dell' Unione Europea . Con un finanziamento di quasi 56 mila euro proveniente dalla Regione Marche, sempre nell'ambito del FEAMPA 2021/2027. Questo è un articolo pubblicato il 04-09-2025 alle 10:29 sul giornale del 05 settembre 2025 8 letture Commenti.

Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, Asamar Lazio: Frontiera a singhiozzo, a rischio il futuro crocieristico dello scalo

CIVITAVECCHIA Un porto di livello mondiale, ma con una frontiera che funziona a intermittenza. È l'allarme lanciato da Asamar Lazio, l'associazione degli agenti marittimi, che torna a segnalare criticità nella gestione dell'Ufficio di Frontiera dello scalo laziale. Secondo Asamar, la principale emergenza è la cronica carenza di personale, che spesso costringe a sospendere l'attività in alcuni giorni, concentrando le risorse sui traffici extra-Schengen e sulle pratiche inderogabili. Una situazione che provoca rallentamenti nei controlli e, in alcuni casi, persino l'impossibilità di far sbarcare gli equipaggi con visto di transito, con ricadute pesanti per le compagnie di navigazione e per l'intera catena logistica. Le difficoltà sono aggravate dal fatto che, a differenza dell'aeroporto di Fiumicino, la frontiera di Civitavecchia non è operativa 24 ore su 24: i turni iniziano alle 7 del mattino, non sono previsti straordinari e in passato le disponibilità volontarie del personale hanno generato attriti con i sindacati. Nei giorni di maggiore affluenza, con migliaia di passeggeri extra-Schengen in attesa della timbratura del passaporto, i tempi si allungano oltre ogni soglia di sostenibilità. L'imminente entrata in vigore del nuovo sistema europeo EES (Entry/Exit System) che prevede controlli biometrici più lunghi e complessi rischia di mettere ulteriormente sotto pressione la struttura, rendendo inevitabile un immediato potenziamento di organici e infrastrutture. «Non vogliamo puntare il dito contro l'Ufficio di Frontiera, che ogni giorno svolge un lavoro encomiabile in condizioni difficili ha dichiarato Barbara Carabetti, presidente di Asamar Lazio, vicepresidente di Federagenti e presidente della Commissione Crociere Italia. Ma senza un intervento deciso delle istituzioni, la situazione diventerà insostenibile, con effetti immediati sulla regolarità delle operazioni e sul futuro del traffico crocieristico». Asamar ricorda che Civitavecchia è il primo porto passeggeri del Mediterraneo e il quinto scalo crocieristico al mondo: un'infrastruttura strategica che non può permettersi un sistema di controllo a singhiozzo. "È urgente conclude l'associazione che Governo e Ministeri competenti individuino una soluzione strutturale, garantendo organici adeguati e turnazioni compatibili con il ruolo internazionale del porto".



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

"Poco personale e turnazione inadeguata, a rischio le crociere di Civitavecchia"

Situazione critica per il comparto delle crociere a **Civitavecchia** secondo Asamar. L'associazione degli agenti marittimi locale, infatti, ha diramato una nota evidenziando come, "a causa della cronica carenza di personale, l'Ufficio di Frontiera sia spesso costretto a chiudere in alcuni giorni, dovendo concentrare le risorse sui traffici extra-Schengen oltre che sulle altre attività. Questo comporta, tra le varie criticità, anche l'impossibilità di sbarcare gli equipaggi soggetti a visto di transito, con notevoli ricadute operative per le compagnie di navigazione e per l'intera filiera". Il problema non si limiterebbe alla scarsità di risorse: "A differenza di Fiumicino, la frontiera di **Civitavecchia** non è attiva h24. I turni iniziano alle 7 del mattino, il contratto non prevede straordinari e, quando in passato il personale ha prestato servizio aggiuntivo su base volontaria, sono sorti contrasti con le organizzazioni sindacali. A complicare ulteriormente la situazione ci sono i passeggeri extra-Schengen soggetti alla timbratura del passaporto: flussi che, in assenza di personale sufficiente, diventano difficili da gestire con tempi accettabili". A spaventare Asamar è poi "l'imminente introduzione del nuovo sistema europeo Ees (Entry/Exit System), che imporrà controlli biometrici e procedure più lunghe e complesse, rischiando così di rendere insostenibile il carico operativo se non saranno garantiti organici e infrastrutture adeguate". "Non intendiamo in alcun modo puntare il dito contro l'Ufficio di Frontiera, che ogni giorno svolge un lavoro encomiabile, cercando di "tappare i buchi" nonostante le condizioni proibitive. Ma è evidente che senza un supporto deciso delle istituzioni, la situazione rischia di diventare insostenibile, con effetti immediati sulla regolarità delle operazioni e sul futuro stesso del traffico crocieristico nello scalo laziale" ha sottolineato Barbara Carabetti, Presidente di Asamar Lazio, Vicepresidente Federagenti e Presidente della Commissione Crociere Italia -. Per Asamar Lazio è "impensabile" che il primo porto crocieristico italiano si ritrovi con un sistema di controllo dei confini a intermittenza: "È urgente che Governo e Ministeri competenti trovino rapidamente una soluzione strutturale, garantendo organici adeguati e turnazioni compatibili con il ruolo strategico dello scalo"



Porti Asamar denuncia le disfunzioni dell'Ufficio di Frontiera e chiede un intervento istituzionale di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Situazione critica per il comparto delle crociere a Civitavecchia secondo Asamar. L'associazione degli agenti marittimi locale, infatti, ha diramato una nota evidenziando come, "a causa della cronica carenza di personale, l'Ufficio di Frontiera sia spesso costretto a chiudere in alcuni giorni, dovendo concentrare le risorse sui traffici extra-Schengen oltre che sulle altre attività. Questo comporta, tra le varie criticità, anche l'impossibilità di sbarcare gli equipaggi soggetti a visto di transito, con notevoli ricadute operative per le compagnie di navigazione e per l'intera filiera". Il problema non si limiterebbe alla scarsità di risorse: "A differenza di Fiumicino, la frontiera di Civitavecchia non è attiva h24. I turni iniziano alle 7 del mattino, il contratto non prevede straordinari e, quando in passato il personale ha prestato servizio aggiuntivo su base volontaria, sono sorti contrasti con le organizzazioni sindacali. A complicare ulteriormente la situazione ci sono i passeggeri extra-Schengen soggetti alla timbratura del passaporto: flussi che, in assenza di personale sufficiente, diventano difficili da gestire con tempi accettabili". A spaventare Asamar è poi "l'imminente introduzione del nuovo sistema europeo Ees (Entry/Exit System), che imporrà controlli biometrici e procedure più lunghe e complesse, rischiando così di rendere insostenibile il carico operativo se non saranno garantiti organici e infrastrutture adeguate". "Non intendiamo in alcun modo puntare il dito contro l'Ufficio di Frontiera, che ogni giorno svolge un lavoro encomiabile, cercando di "tappare i buchi" nonostante le condizioni proibitive. Ma è evidente che senza un supporto deciso delle istituzioni, la situazione rischia di diventare insostenibile, con effetti immediati sulla regolarità delle operazioni e sul futuro stesso del traffico crocieristico nello scalo laziale" ha sottolineato Barbara Carabetti, Presidente di Asamar Lazio, Vicepresidente Federagenti e Presidente della Commissione Crociere Italia -. Per Asamar Lazio è "impensabile" che il primo porto crocieristico italiano si ritrovi con un sistema di controllo dei confini a intermittenza: "È urgente che Governo e Ministeri competenti trovino rapidamente una soluzione strutturale, garantendo organici adeguati e turnazioni compatibili con il ruolo strategico dello scalo"

Alilauro incontra il direttore esecutivo del porto di Los Angeles

NAPOLI - Dal cinema alla cultura, dalle antiche migrazioni di inizio '900 alle strategie comuni di due grandi metropoli sul mare: una sottile linea rossa lega, da sempre, le città di **Napoli** e Los Angeles. Anche per questo Alilauro ha accolto con estremo piacere nel Volaviamare HQ del Beverello Gene Seroka, direttore esecutivo del Porto di Los Angeles dal 2014, alla guida del più grande scalo containerizzato del Nord America, dove ha messo in campo una visione particolarmente innovativa e sostenibile, molto in linea con la filosofia Alilauro. Il ceo della compagnia, Pino Musolino, legato a Seroka da una lunga e solida amicizia, ha a lungo dialogato con lui: "È stato una persona gentile e generosa fin dal primo giorno in cui ci siamo conosciuti e da allora è per me un grande mentore, con il, quale abbiamo 'navigato' attraverso le acque turbolente dei primi mesi del Covid19 affrontando i suoi impatti devastanti sulla nostra attività". Seroka è a **Napoli** in vacanza con la moglie: tra le tappe turistiche, non è dunque mancato un piacevole intermezzo per approfondire la realtà di Alilauro, per la quale ha espresso un ammirato apprezzamento.



A Castellammare varato il troncone di una nave militare francese

Fa parte di un programma di quattro unità di supporto logistico CASTELLAMMARE DI STABIA (Napoli). La cerimonia di varo nello stabilimento di Castellammare di Stabia stavolta ha riguardato il troncone della terza unità di supporto logistico (Logistic Support Ship, in sigla "Lss") che, per quanto riguarda il programma Flotlog ("Flotte logistique") a Fincantieri è stato commissionato da parte di Chantiers de l'Atlantique. Secondo quanto viene riferito, il programma Flotlog ha in calendario la realizzazione di quattro navi di supporto logistico per la Marina francese e a costruirle è il pool di imprese con Chantiers de l'Atlantique e Naval Group nell'ambito del programma italo-francese "Lss" guidato dalla Organizzazione per la cooperazione congiunta in materia di armamenti (Occar) per conto della Direzione generale per gli armamenti francese e della sua controparte italiana Navarm. È proprio lo stabilimento di Castellammare di Stabia il più antico del gruppo industriale pubblico italiano: dà lavoro a 605 addetti e genera altri 3.200 posti di lavoro nell'indotto considerando l'indotto coinvolto. Oggi come oggi si occupa soprattutto di costruzione di navi militari. A ciò si aggiunga che all'interno del gruppo Fincantieri lavora alla realizzazione di tronconi o sezioni per il settore delle navi da crociera. Fincantieri rappresenta uno dei maggiori complessi cantieristici che esistano su scala internazionale e si presenta come «l'unico attivo in tutti i settori della navalmeccanica ad alta tecnologia» e rivendica di essere «leader nella costruzione di unità da crociera, unità per la difesa e navi da lavoro offshore», oltre ad avere una «lunga esperienza nello sviluppo di soluzioni subacquee». Ha dalla sua «oltre 230 anni di storia e più di 7mila navi costruite»: conta su «una rete produttiva di 18 stabilimenti in tutto il mondo e oltre 23mila dipendenti lavoratori diretti» (in Italia la sua opera attiva 90mila posti di lavoro). Erano presenti alla cerimonia Biagio Mazzotta, presidente di Fincantieri; Luigi Matarazzo, direttore generale della Divisione navi mercantili di Fincantieri; Eugenio Santagata, direttore della Divisione navi militari di Fincantieri; Martin Briens, ambasciatore di Francia in Italia; Lise Moutoumalaya, console generale di Francia per il Sud Italia; l'ammiraglio ispettore capo Giuseppe Abbamonte, direttore della Direzione degli armamenti navali di Navarm; Stéphane Kammerer, ingegnere generale di prima classe dell'Esercito francese, in rappresentanza della Dga; Mikael Le Gal, alto dirigente di Chantiers de l'Atlantique.



Shipping Italy

Salerno

Cma Cgm attiva il servizio intra-Med Maestrale che scalerà anche Salerno

Cma Cgm attiverà, a partire dall'inizio di ottobre, una nuova linea container intramediterranea che raggiungerà anche **Salerno**. Nel dettaglio il collegamento toccherà nell'ordine Malta (dove il carrier francese ha il suo hub per il transhipment), quindi Durazzo, Rijeka, **Salerno**, Malta. Nello scalo campano Maestrale si 'connetterà' al servizio Amerigo, che oltre a **Salerno** serve vari porti italiani favorendo l'export verso la costa est degli Usa. Più nel dettaglio, il nuovo servizio del liner francese, in partenza il prossimo 5 ottobre, completerà la rotazione in 14 giorni. Le prime navi impiegate saranno la Jsp Carla (con capacità di 750 Teu), e la Medkon Samsun (707 Teu).

Shipping Italy

Cma Cgm attiva il servizio intra-Med Maestrale che scalerà anche Salerno



09/04/2025 17:05

Nicola Capuzzo

Navi Il collegamento, che raggiungerà Malta, si allaccerà con la linea Amerigo di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Cma Cgm attiverà, a partire dall'inizio di ottobre, una nuova linea container intramediterranea che raggiungerà anche Salerno. Nel dettaglio il collegamento toccherà nell'ordine Malta (dove il carrier francese ha il suo hub per il transhipment), quindi Durazzo, Rijeka, Salerno, Malta. Nello scalo campano Maestrale si 'connetterà' al servizio Amerigo, che oltre a Salerno serve vari porti italiani favorendo l'export verso la costa est degli Usa. Più nel dettaglio, il nuovo servizio del liner francese, in partenza il prossimo 5 ottobre, completerà la rotazione in 14 giorni. Le prime navi impiegate saranno la Jsp Carla (con capacità di 750 Teu), e la Medkon Samsun (707 Teu). 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.

Informare

Taranto

Raccomar Taranto, il rigassificatore promuoverebbe il rilancio del porto

Melucci: ancora di salvezza per l'intero sistema portuale e per l'indotto economico della nostra città. Il posizionamento di una nave rigassificatrice nel porto di Taranto promuoverebbe il rilancio dello scalo portuale e dell'economia locale. Lo sottolinea Raccomar Taranto, l'associazione degli agenti marittimi di Taranto, che - ribadendo con forza il proprio sostegno a questo progetto - evidenzia che l'installazione del rigassificatore garantirebbe la creazione di oltre 300 posti di lavoro diretti tra tecnici specializzati, operatori portuali e personale di sicurezza, un incremento significativo dei traffici navali con l'arrivo programmato delle metaniere, maggiori entrate per servizi portuali (pilotaggio, rimorchio, ormeggio e servizi tecnico-nautici), lo sviluppo delle attività di bunkeraggio e dei servizi logistici correlati e il consolidamento della posizione strategica del porto nel Mediterraneo orientale. Inoltre, secondo l'associazione, il progetto genererebbe un importante effetto moltiplicatore sull'economia locale creando oltre 1.000 posti di lavoro nell'indotto tra fornitori, servizi di catering, manutenzioni e trasporti, incrementando il prodotto interno lordo provinciale di 150-200 milioni di euro annui, promuovendo lo sviluppo di nuove competenze tecniche nel settore energetico e portuale, attraendo investimenti complementari nel settore della logistica energetica e rafforzando il ruolo del porto quale hub energetico per il Sud Italia e i Balcani. Raccomar Taranto specifica poi che, con l'installazione del rigassificatore, i rischi ambientali sarebbero sotto controllo in quanto le moderne tecnologie applicate a questi impianti di ultima generazione garantiscono standard di sicurezza elevatissimi conformi alle più stringenti normative internazionali e un impatto ambientale minimo grazie a sistemi di contenimento e monitoraggio avanzati. Ricordando che in altri porti europei la presenza di impianti simili non ha determinato incidenti, l'associazione precisa inoltre che i rigassificatori di ultima generazione sono dotati di sistemi di gestione delle emergenze all'avanguardia e di personale altamente specializzato. «Di fronte a una crisi dei traffici senza precedenti - afferma il presidente della Raccomar di Taranto, Giuseppe Melucci - il rigassificatore rappresenta un'ancora di salvezza per l'intero sistema portuale e per l'indotto economico della nostra città. Non possiamo permetterci di perdere questa opportunità strategica per paure infondate sui rischi ambientali, che le più avanzate tecnologie rendono oggi minimi e controllabili. Mentre altri porti del Mediterraneo si rafforzano attraendo investimenti strategici, Taranto non può permettersi di rimanere indietro per timori infondati». Raccomar di Taranto esorta pertanto tutte le istituzioni locali e regionali a sostenere con determinazione «questo progetto strategico, fondamentale



Melucci: ancora di salvezza per l'intero sistema portuale e per l'indotto economico della nostra città. Il posizionamento di una nave rigassificatrice nel porto di Taranto promuoverebbe il rilancio dello scalo portuale e dell'economia locale. Lo sottolinea Raccomar Taranto, l'associazione degli agenti marittimi di Taranto, che - ribadendo con forza il proprio sostegno a questo progetto - evidenzia che l'installazione del rigassificatore garantirebbe la creazione di oltre 300 posti di lavoro diretti tra tecnici specializzati, operatori portuali e personale di sicurezza, un incremento significativo dei traffici navali con l'arrivo programmato delle metaniere, maggiori entrate per servizi portuali (pilotaggio, rimorchio, ormeggio e servizi tecnico-nautici), lo sviluppo delle attività di bunkeraggio e dei servizi logistici correlati e il consolidamento della posizione strategica del porto nel Mediterraneo orientale. Inoltre, secondo l'associazione, il progetto genererebbe un importante effetto moltiplicatore sull'economia locale creando oltre 1.000 posti di lavoro nell'indotto tra fornitori, servizi di catering, manutenzioni e trasporti, incrementando il prodotto interno lordo provinciale di 150-200 milioni di euro annui, promuovendo lo sviluppo di nuove competenze tecniche nel settore energetico e portuale, attraendo investimenti complementari nel settore della logistica energetica e rafforzando il ruolo del porto quale hub energetico per il Sud Italia e i Balcani. Raccomar Taranto specifica poi che, con l'installazione del rigassificatore, i rischi ambientali sarebbero sotto controllo in quanto le moderne tecnologie applicate a questi impianti di ultima generazione garantiscono standard di sicurezza elevatissimi conformi alle più stringenti normative internazionali e un impatto ambientale minimo grazie a sistemi di contenimento e monitoraggio avanzati. Ricordando che in altri porti europei la presenza di impianti simili non ha determinato incidenti, l'associazione precisa inoltre che i rigassificatori di ultima generazione sono dotati di sistemi di gestione

Informare

Taranto

per il rilancio economico del territorio e per garantire un futuro al sistema portuale tarantino».

Taranto, Raccomar: Il rigassificatore è l'ancora di salvezza per porto ed economia locale

TARANTO Un progetto strategico per il futuro del porto e per l'intero territorio jonico. Così Raccomar Taranto, l'associazione degli agenti marittimi, definisce l'installazione di una nave rigassificatrice nello scalo pugliese, ribadendo il proprio sostegno all'iniziativa e invitando le istituzioni a non lasciarsi frenare da timori ritenuti infondati. Secondo le stime dell'associazione, l'arrivo del rigassificatore comporterebbe oltre 300 nuovi posti di lavoro diretti tra tecnici specializzati, operatori portuali e personale di sicurezza oltre a un incremento dei traffici navali grazie alle metaniere, nuove entrate per i servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio, ormeggio) e lo sviluppo delle attività di bunkeraggio e logistica. L'impianto rafforzerebbe inoltre la posizione strategica di Taranto nel Mediterraneo orientale. I benefici si estenderebbero anche all'indotto: più di 1.000 occupati aggiuntivi, un aumento del Pil provinciale stimato tra i 150 e i 200 milioni di euro l'anno, nuove competenze professionali in ambito energetico e portuale e la capacità di attrarre ulteriori investimenti nella logistica energetica. Sul fronte ambientale, Raccomar sottolinea che i rigassificatori di ultima generazione adottano tecnologie avanzate di sicurezza e monitoraggio, riducendo al minimo i rischi e garantendo la conformità alle normative internazionali. Esempi europei dimostrano, afferma l'associazione, che simili impianti possono operare senza incidenti rilevanti. "In una fase segnata da una crisi dei traffici senza precedenti dichiara il presidente di Raccomar Taranto, Giuseppe Melucci il rigassificatore rappresenta una vera e propria ancora di salvezza per lo scalo e per l'economia cittadina. Non possiamo permetterci di perdere questa opportunità, mentre altri porti del Mediterraneo attraggono investimenti strategici". Per questo, l'associazione invita istituzioni locali e regionali a sostenere con decisione il progetto, considerato fondamentale per il rilancio economico del territorio e per il futuro del sistema portuale tarantino.



Shipping Italy

Taranto

Gli agenti marittimi tarantini chiedono a gran voce il rigassificatore

Il futuro degli impianti ex Ilva e, più in generale, della siderurgia italiana resta al centro del dibattito politico e industriale. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, al termine di un incontro a **Genova**, ha ribadito che il governo intende procedere con il piano di decarbonizzazione, ma non esclude scenari alternativi: "Abbiamo ipotizzato che il polo Dri del preridotto sia a Taranto, ma se la città non desse l'autorizzazione all'approdo temporaneo della nave rigassificatrice, ne trarremmo le conseguenze e realizzeremo altrove il polo del preridotto". Su questo aspetto, assai dibattuto nella città ionica, s'è inserita la locale associazione degli agenti marittimi: "In un momento di significativa contrazione dei traffici portuali che sta mettendo a dura prova l'intero sistema economico tarantino, ribadiamo con forza il proprio sostegno al progetto di installazione di una nave rigassificatrice nel porto di Taranto" ha spiegato in una nota Raccomar (Associazione Raccomandatori e Agenti Marittimi) di Taranto. "Di fronte a una crisi dei traffici senza precedenti, il rigassificatore rappresenta un'ancora di salvezza per l'intero sistema portuale e per l'indotto economico della nostra città" ha detto il presidente

Rinaldo Melucci: "Non possiamo permetterci di perdere questa opportunità strategica per paure infondate sui rischi ambientali, che le più avanzate tecnologie rendono oggi minimi e controllabili". Secondo Raccomar l'installazione del rigassificatore garantirebbe "creazione di oltre 300 posti di lavoro diretti tra tecnici specializzati, operatori portuali e personale di sicurezza, incremento significativo dei traffici navali con l'arrivo programmato delle metaniere, maggiori entrate per servizi portuali: pilotaggio, rimorchio, ormeggio e servizi tecnico-nautici, sviluppo delle attività di bunkeraggio e servizi logistici correlati, consolidamento della posizione strategica del porto nel Mediterraneo orientale". Elencati anche i presunti benefici indiretti, fra cui "oltre 1.000 posti di lavoro nell'indotto" e "incremento del Pil provinciale stimato in 150-200 milioni di euro annui". Secondo l'associazione "le moderne tecnologie applicate ai rigassificatori di ultima generazione garantiscono: standard di sicurezza elevatissimi conformi alle più stringenti normative internazionali, impatto ambientale minimo grazie a sistemi di contenimento e monitoraggio avanzati, esperienza consolidata di impianti simili operativi in altri porti europei senza incidenti, sistemi di gestione delle emergenze all'avanguardia e personale altamente specializzato". Per questo "Raccomar di Taranto auspica che tutte le istituzioni locali e regionali sostengano con determinazione questo progetto strategico, fondamentale per il rilancio economico del territorio e per garantire un futuro al sistema portuale tarantino".



Porti L'installazione dell'impianto nello scalo Ionico è una delle condizioni poste da almeno uno dei soggetti interessati all'ex Ilva. Infondate secondo Raccomar i timori sui rischi ambientali di REDAZIONE SHIPPING ITALY il futuro degli impianti ex Ilva e, più in generale, della siderurgia italiana resta al centro del dibattito politico e industriale. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, al termine di un incontro a Genova, ha ribadito che il governo intende procedere con il piano di decarbonizzazione, ma non esclude scenari alternativi: "Abbiamo ipotizzato che il polo Dri del preridotto sia a Taranto, ma se la città non desse l'autorizzazione all'approdo temporaneo della nave rigassificatrice, ne trarremmo le conseguenze e realizzeremo altrove il polo del preridotto". Su questo aspetto, assai dibattuto nella città ionica, s'è inserita la locale associazione degli agenti marittimi: "In un momento di significativa contrazione dei traffici portuali che sta mettendo a dura prova l'intero sistema economico tarantino, ribadiamo con forza il proprio sostegno al progetto di installazione di una nave rigassificatrice nel porto di Taranto" ha spiegato in una nota Raccomar (Associazione Raccomandatori e Agenti Marittimi) di Taranto. "Di fronte a una crisi dei traffici senza precedenti, il rigassificatore rappresenta un'ancora di salvezza per l'intero sistema portuale e per l'indotto economico della nostra città" ha detto il presidente Rinaldo Melucci: "Non possiamo permetterci di perdere questa opportunità strategica per paure infondate sui rischi ambientali, che le più avanzate tecnologie rendono oggi minimi e controllabili". Secondo Raccomar l'installazione del rigassificatore garantirebbe "creazione di oltre 300 posti di lavoro diretti tra tecnici specializzati, operatori portuali e personale di sicurezza, incremento significativo dei traffici navali con l'arrivo programmato delle metaniere, maggiori entrate per servizi portuali: pilotaggio, rimorchio, ormeggio e servizi tecnico-nautici, sviluppo delle attività di

«Il porto di Gioia Tauro idoneo a ospitare il Polo Dri dell'ex Ilva»

Positivi riscontri dal confronto in videocall tra il ministro del Made in Italy Urso e il presidente della Regione Calabria Occhiuto ROMA Il Porto di Gioia Tauro è idoneo a ospitare un eventuale polo Dri dell'ex Ilva. "Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha avuto un incontro in videocall con il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, durante il quale ha condiviso l'esito favorevole del Comitato tecnico istituito per valutare l'idoneità dell'area portuale calabrese a ospitare la struttura, anche al fine di garantire l'eventuale approvvigionamento di preridotto per gli impianti ex Ilva". Lo comunica il Mimit in una nota. In particolare, il Comitato "ha verificato la sussistenza di condizioni tecniche concernenti la disponibilità delle aree per la realizzazione degli impianti, le infrastrutture di approvvigionamento di gas e la disponibilità di acqua ed energia elettrica. Inoltre, sono state individuate soluzioni anche per quanto attiene all'identificazione delle banchine destinate alla movimentazione delle navi", spiega il dicastero. Urso ha ringraziato Occhiuto, e per suo tramite anche i sindaci di Gioia Tauro e San Ferdinando, per la "grande convergenza manifestata dalle istituzioni locali, che hanno unanimemente dimostrato la loro disponibilità ad accogliere con favore potenziali investimenti", si legge nel comunicato. Il Comitato tecnico attenderà ora l'esito della gara per la vendita degli asset di Ilva e Adi in as, per gli eventuali approfondimenti che si renderanno necessari alla luce dei piani industriali che verranno presentati.



Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Decarbonizzazione del settore marittimo, a Palermo due giorni di approfondimento

Evento organizzato dal ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Giovedì 18 e venerdì 19 settembre, la città di Palermo ospiterà una due giorni di approfondimento dedicata all'estensione del sistema europeo di emissions trading (EU ETS) al trasporto marittimo. L'evento è organizzato presso il Marina Convention Center (Molo Trapezoidale) dal ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Durante l'evento, esperti nazionali ed europei illustreranno il nuovo quadro regolatorio e le opportunità di finanziamento di progetti miranti alla decarbonizzazione del settore, con un focus particolare sull'Innovation Fund. L'iniziativa si propone come un momento di dialogo e collaborazione tra istituzioni, imprese, associazioni di categoria, esperti e stakeholder, con l'obiettivo di accompagnare il settore marittimo lungo una nuova rotta: quella dell'innovazione, della sostenibilità e della leadership ambientale. Condividi Tag porti palermo convegni Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Decarbonizzazione del settore marittimo, a Palermo due giorni di approfondimento



09/04/2025 12:50

Evento organizzato dal ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Giovedì 18 e venerdì 19 settembre, la città di Palermo ospiterà una due giorni di approfondimento dedicata all'estensione del sistema europeo di emissions trading (EU ETS) al trasporto marittimo. L'evento è organizzato presso il Marina Convention Center (Molo Trapezoidale) dal ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Durante l'evento, esperti nazionali ed europei illustreranno il nuovo quadro regolatorio e le opportunità di finanziamento di progetti miranti alla decarbonizzazione del settore, con un focus particolare sull'Innovation Fund. L'iniziativa si propone come un momento di dialogo e collaborazione tra istituzioni, imprese, associazioni di categoria, esperti e stakeholder, con l'obiettivo di accompagnare il settore marittimo lungo una nuova rotta: quella dell'innovazione, della sostenibilità e della leadership ambientale. Condividi Tag porti palermo convegni Articoli correlati.

Eu Ets, a Palermo si discute sulle "quote di emissione" nel trasporto marittimo

PALERMO. Il "sistema europeo di scambio di quote di emissione" (Eu Ets) è stato esteso dalla Direttiva 2003/87/Ce al trasporto marittimo: è una novità che chiama a «nuove sfide e significative opportunità per l'innovazione, l'efficienza e la competitività del settore», dicono dal quartier generale dell'Authority palermitana guidata dalla commissaria straordinaria Annalisa Tardino. Il ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale hanno per questo motivo organizzato il convegno dal titolo "Eu Ets, prospettive e opportunità per la decarbonizzazione del settore marittimo". Appuntamento a Palermo al Marina Convention Center il 18 e 19 settembre prossimo. Esperti nazionali ed europei illustreranno il nuovo quadro normativo e le opportunità di finanziamento disponibili, inclusi i fondi nazionali e l'Innovation Fund. Il convegno - viene messo in evidenza - sarà «un'importante occasione di confronto tra istituzioni, imprese, associazioni e portatori di interessi per guidare il settore marittimo verso la sostenibilità, trasformando questa sfida in un'opportunità di crescita e leadership ambientale». Pozzo: ma il problema dell'arrembaggio dei turisti esiste davvero Quasi un milione e mezzo in meno le vetture diesel e benzina Dietro l'annuncio del numero uno di Fs mentre l'euro-politica evita di decidere Dal 3 al 7 settembre un villaggio animerà il Porto Antico Ocean al lavoro fino al 2029 nel polo petrolifero Siot, il principale del Mediterraneo.



Dati e strategie sul futuro dei porti e del turismo nautico, il convegno alla Camera di commercio

Passeggeri, merci, energia: investire sullo sviluppo dei porti siciliani e sulle loro connessioni all'Alta velocità ferroviaria e alla rete autostradale è prioritario per costruire una piattaforma logistica integrata, nel momento in cui nel Mediterraneo l'Europa rischia di essere bypassata dagli investimenti della Cina negli scali marittimi nel Nord-Africa, ben 39 miliardi di dollari nel solo primo semestre di quest'anno. Per questo è fondamentale creare una sinergia fra Stato, Regione, Autorità di **sistema portuale**, armatori e operatori marittimi e adottare opportune strategie post "Pnrr". Appuntamento venerdì 12 settembre, alle ore 9.30, presso la Sala Belvedere al 14esimo piano della Camera di commercio Palermo Enna, in via Emerico Amari, 11, a Palermo, con l'evento "Il futuro sostenibile del **sistema portuale** siciliano, fra geopolitica e transizione", organizzato da Unioncamere Sicilia, Uniontrasporti e Assonautica nell'ambito del Programma Infrastrutture finanziato dal Fondo perequativo 2023-2024 di Unioncamere nazionale. Saranno presentati i dati aggiornati del centro studi Srm di Napoli collegato a Intesa Sanpaolo e quelli di Uniontrasporti, nonché la preview del Rapporto Assonautica 2025 che sarà ufficializzato a ottobre. Le due successive tavole rotonde, sulle potenzialità di crescita del mercato container nei principali porti siciliani e sul ruolo dei porti turistici come volano di sviluppo, vedranno la partecipazione degli assessori regionali Alessandro Aricò alle Infrastrutture e Giusi Savarino al Territorio, che si confronteranno con l'intera filiera di istituzioni, imprese e operatori portuali e nautici e con i segretari regionali dei sindacati di categoria, per esplorare le prospettive del traffico marittimo commerciale e della nautica da diporto, con un focus sulle priorità infrastrutturali per una Sicilia più competitiva e connessa.



Passeggeri, merci, energia: investire sullo sviluppo dei porti siciliani e sulle loro connessioni all'Alta velocità ferroviaria e alla rete autostradale è prioritario per costruire una piattaforma logistica integrata, nel momento in cui nel Mediterraneo l'Europa rischia di essere bypassata dagli investimenti della Cina negli scali marittimi nel Nord-Africa, ben 39 miliardi di dollari nel solo primo semestre di quest'anno. Per questo è fondamentale creare una sinergia fra Stato, Regione, Autorità di sistema portuale, armatori e operatori marittimi e adottare opportune strategie post "Pnrr". Appuntamento venerdì 12 settembre, alle ore 9.30, presso la Sala Belvedere al 14esimo piano della Camera di commercio Palermo Enna, in via Emerico Amari, 11, a Palermo, con l'evento "Il futuro sostenibile del sistema portuale siciliano, fra geopolitica e transizione", organizzato da Unioncamere Sicilia, Uniontrasporti e Assonautica nell'ambito del Programma Infrastrutture finanziato dal Fondo perequativo 2023-2024 di Unioncamere nazionale. Saranno presentati i dati aggiornati del centro studi Srm di Napoli collegato a Intesa Sanpaolo e quelli di Uniontrasporti, nonché la preview del Rapporto Assonautica 2025 che sarà ufficializzato a ottobre. Le due successive tavole rotonde, sulle potenzialità di crescita del mercato container nei principali porti siciliani e sul ruolo dei porti turistici come volano di sviluppo, vedranno la partecipazione degli assessori regionali Alessandro Aricò alle Infrastrutture e Giusi Savarino al Territorio, che si confronteranno con l'intera filiera di istituzioni, imprese e operatori portuali e nautici e con i segretari regionali dei sindacati di categoria, per esplorare le prospettive del traffico marittimo commerciale e della nautica da diporto, con un focus sulle

Il Nautilus

Focus

Gli assicuratori marittimi aggiornano le linee guida sulla sicurezza antincendio dei veicoli elettrici per le navi car carrier

(La nave Morning Midas, adibita al trasporto di veicoli elettrici, in fiamme lo scorso 03 giugno 2025; foto courtesy U.S. Coast Guard) L'Unione Internazionale delle Assicurazioni Marittime (IUMI) ha pubblicato una versione aggiornata delle sue linee guida di sicurezza Amburgo. In generale, gli incendi dei veicoli elettrici possono causare esplosioni su navi car carrier e sulle ro-ro /ro-pax. La guida, "Mitigazione del rischio per la sicurezza dei veicoli elettrici in mare aperto e marittimo a corto raggio", affronta le crescenti preoccupazioni relative agli incendi di veicoli elettrici a bordo delle navi. Con circa 20 milioni di auto spedite ogni anno dal trasporto marittimo e veicoli elettrici trasportati in numero crescente dal 2017, l'industria dello **shipping** deve affrontare nuove sfide per quanto riguarda la sicurezza antincendio. Il segretario generale dell'IUMI, Lars Lange, ha osservato che, "sebbene fino ad oggi non siano stati attribuiti in modo definitivo incendi marittimi esclusivamente ai veicoli elettrici, l'industria riconosce che gli incendi dei veicoli elettrici presentano caratteristiche diverse rispetto ai tradizionali veicoli con motore a combustione interna". "Siamo ben consapevoli che le caratteristiche di un incendio di un

veicolo elettrico sono diverse da quelle emanate da un veicolo con motore a combustione interna (ICEV) standard ed è importante che i vettori, gli operatori e gli assicuratori comprendano i rischi connessi e le misure che potrebbero ridurre tale rischio", aggiunge Lange. Le linee guida aggiornate si concentrano su cinque aree chiave: - potenziale accumulo di gas durante gli eventi di fuga termica; - rilascio totale di energia e temperature di picco negli incendi di veicoli elettrici; - sfide con la progettazione delle navi Pure Car and Truck Carrier (PCTC); - implementazione di un approccio "Fixed First" per la lotta agli incendi sui PCTC; - e limitazioni dei sistemi di estinzione a base di schiuma. Tra i risultati più significativi c'è che durante la cd "fuga termica", i veicoli elettrici possono rilasciare gas infiammabili che comportano rischi di esplosione in spazi non ventilati. La ricerca di IUMI indica anche che, mentre l'energia totale rilasciata dai fuochi EV e ICEV è paragonabile, i veicoli elettrici possono mostrare un rilascio di calore di picco più elevato a seconda del tipo di batteria, con alcuni incendi EV in grado di superare i 1.000 °C rispetto ai circa 600 °C dei veicoli convenzionali. Secondo lo IUMI alle giuste concentrazioni, i gas emessi da un pacco batteria per veicoli elettrici sono potenzialmente esplosivi in combinazione con l'atmosfera ambiente. La ricerca suggerisce che la miscela di gas di un incendio di veicoli elettrici include il 30% di idrogeno, che ha un alto potenziale di esplosione. Il documento sottolinea le vulnerabilità strutturali dei moderni PCTC, che presentano ampi ponti orizzontali indivisi che consentono agli incendi di diffondersi rapidamente. Ed ancora, il documento sostiene un approccio "Fixed First" in cui i sistemi antincendio fissi vengono



(La nave Morning Midas, adibita al trasporto di veicoli elettrici, in fiamme lo scorso 03 giugno 2025; foto courtesy U.S. Coast Guard) L'Unione Internazionale delle Assicurazioni Marittime (IUMI) ha pubblicato una versione aggiornata delle sue linee guida di sicurezza Amburgo. In generale, gli incendi dei veicoli elettrici possono causare esplosioni su navi car carrier e sulle ro-ro /ro-pax. La guida, "Mitigazione del rischio per la sicurezza dei veicoli elettrici in mare aperto e marittimo a corto raggio", affronta le crescenti preoccupazioni relative agli incendi di veicoli elettrici a bordo delle navi. Con circa 20 milioni di auto spedite ogni anno dal trasporto marittimo e veicoli elettrici trasportati in numero crescente dal 2017, l'industria dello shipping deve affrontare nuove sfide per quanto riguarda la sicurezza antincendio. Il segretario generale dell'IUMI, Lars Lange, ha osservato che, "sebbene fino ad oggi non siano stati attribuiti in modo definitivo incendi marittimi esclusivamente ai veicoli elettrici, l'industria riconosce che gli incendi dei veicoli elettrici presentano caratteristiche diverse rispetto ai tradizionali veicoli con motore a combustione interna". "Siamo ben consapevoli che le caratteristiche di un incendio di un veicolo elettrico sono diverse da quelle emanate da un veicolo con motore a combustione interna (ICEV) standard ed è importante che i vettori, gli operatori e gli assicuratori comprendano i rischi connessi e le misure che potrebbero ridurre tale rischio", aggiunge Lange. Le linee guida aggiornate si concentrano su cinque aree chiave: - potenziale accumulo di gas durante gli eventi di fuga termica; - rilascio totale di energia e temperature di picco negli incendi di veicoli elettrici; - sfide con la progettazione delle navi Pure Car and Truck Carrier (PCTC); - implementazione di un approccio "Fixed First" per la lotta agli incendi sui PCTC; - e limitazioni dei sistemi di estinzione a base di schiuma. Tra i risultati più significativi c'è che durante la cd "fuga termica", i veicoli elettrici possono rilasciare

Il Nautilus

Focus

attivati prontamente prima di qualsiasi intervento manuale, poiché l'accesso ai veicoli in fiamme è estremamente pericoloso. L'IUMI partecipa attivamente al Gruppo di Corrispondenza dell'IMO su questo tema, che riferisce al Sottocomitato dell'IMO sui Sistemi e le Attrezzature Navali. Il gruppo sta attualmente sviluppando un piano d'azione per migliorare le misure di sicurezza antincendio per le navi che trasportano veicoli a nuova energia. Le linee guida complete aggiornate possono essere scaricate dal sito IUMI all'indirizzo <https://iumi.com/category/position-papers/> Abele Carruezzo.

Il Nautilus

Focus

Green Deal dell'IMO sotto attacco USA

(Foto courtesy US Casa Bianca) Washington . La proposta per lo 'zero netto', concordato in linea di principio dalla maggioranza degli Stati membri dell'IMO ad aprile scorso, cerca di ridurre le emissioni di gas serra del settore marittimo introducendo standard sui carburanti e tasse sulle navi che non raggiungono obiettivi rigorosi. I sostenitori affermano che le misure sono fondamentali per raggiungere gli obiettivi climatici dell'IMO per il 2050, ma la delegazione statunitense ha sostenuto che le regole avvantaggerebbero in modo sproporzionato la Cina e penalizzerebbero i combustibili in cui l'industria statunitense è leader, come il GNL e i biocarburanti. La posizione è coerente con la sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) di aprile, in cui i negoziatori statunitensi hanno abbandonato i colloqui. Nel voto di aprile, 63 Stati membri - tra cui Cina, Brasile e nazioni dell'UE - hanno sostenuto il quadro, mentre 16 si sono opposti. Gli Stati Uniti stanno esortando alleati e rivali a respingere un accordo storico delle Nazioni Unite per ridurre le emissioni dei combustibili marini. Washington ha avvertito che le Nazioni che portano avanti il quadro proposto dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) potrebbero dover affrontare una serie di misure di ritorsione, dalle tariffe e dalle tasse portuali alle restrizioni sui visti. L'intervento straordinario fa seguito a mesi di discussioni all'IMO sul piano di 'zero emissioni nette' per il trasporto marittimo, che dovrebbe essere votato il mese prossimo. "Stiamo esplorando attivamente e preparandoci ad agire su rimedi tra cui tariffe, restrizioni sui visti e/o tasse portuali se questo sforzo dovesse avere successo", riferisce alla stampa il portavoce del Dipartimento di Stato degli Stati Uniti. "Combatteremo duramente per proteggere il popolo americano e i suoi interessi economici". Senza regole chiare e applicabili, gli armatori non possono rendere le loro flotte responsabili a prova di futuro. La posizione degli Stati Uniti è contraria a quella dell'UE e un certo numero di Nazioni del Pacifico e dell'Asia che sostengono tale accordo. La minaccia di Washington di utilizzare le tariffe e l'accesso ai **porti** come arma potrebbe presentare anni di delicati negoziati sul percorso climatico del trasporto marittimo. In una dichiarazione congiunta del mese scorso, il segretario di Stato americano Marco Rubio, il segretario al commercio Howard Lutnick, il segretario all'energia Chris Wright e il segretario ai trasporti Sean Duffy hanno affermato che il presidente Donald Trump non accetterà "alcun accordo ambientale internazionale che grava indebitamente o ingiustamente sugli Stati Uniti o danneggia gli interessi del popolo americano". L'accordo IMO costituisce uno standard per i combustibili, in quanto un mandato sull'intensità dei gas serra dell'energia utilizzata, insieme a un meccanismo di determinazione dei prezzi e di scambio. Si ritiene che le navi che non riducono l'intensità delle emissioni di gas serra - tra cui anidride carbonica, metano



(Foto courtesy US Casa Bianca) Washington . La proposta per lo 'zero netto', concordato in linea di principio dalla maggioranza degli Stati membri dell'IMO ad aprile scorso, cerca di ridurre le emissioni di gas serra del settore marittimo introducendo standard sui carburanti e tasse sulle navi che non raggiungono obiettivi rigorosi. I sostenitori affermano che le misure sono fondamentali per raggiungere gli obiettivi climatici dell'IMO per il 2050, ma la delegazione statunitense ha sostenuto che le regole avvantaggerebbero in modo sproporzionato la Cina e penalizzerebbero i combustibili in cui l'industria statunitense è leader, come il GNL e i biocarburanti. La posizione è coerente con la sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC) di aprile, in cui i negoziatori statunitensi hanno abbandonato i colloqui. Nel voto di aprile, 63 Stati membri - tra cui Cina, Brasile e nazioni dell'UE - hanno sostenuto il quadro, mentre 16 si sono opposti. Gli Stati Uniti stanno esortando alleati e rivali a respingere un accordo storico delle Nazioni Unite per ridurre le emissioni dei combustibili marini. Washington ha avvertito che le Nazioni che portano avanti il quadro proposto dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) potrebbero dover affrontare una serie di misure di ritorsione, dalle tariffe e dalle tasse portuali alle restrizioni sui visti. L'intervento straordinario fa seguito a mesi di discussioni all'IMO sul piano di 'zero emissioni nette' per il trasporto marittimo, che dovrebbe essere votato il mese prossimo. "Stiamo esplorando attivamente e preparandoci ad agire su rimedi tra cui tariffe, restrizioni sui visti e/o tasse portuali se questo sforzo dovesse avere successo", riferisce alla stampa il portavoce del Dipartimento di Stato degli Stati Uniti. "Combatteremo duramente per proteggere il popolo americano e i suoi interessi economici". Senza regole chiare e applicabili, gli armatori non possono rendere le loro flotte responsabili a prova di futuro. La posizione degli Stati Uniti è contraria a quella dell'UE e un certo numero di Nazioni del Pacifico e dell'Asia che sostengono tale accordo.

Il Nautilus

Focus

e protossido di azoto - in linea con le due traiettorie di riduzione delineate nelle nuove normative, che devono ancora essere promulgate al prossimo MEPC di ottobre, abbiano un deficit di emissioni. Questo problema deve essere affrontato con l'acquisto delle cosiddette unità correttive. La decisione di ottobre richiederà una maggioranza di due terzi - 108 dei 176 membri dell'IMO che hanno ratificato la convenzione pertinente - se non si riuscirà a raggiungere un consenso. L'IMO ricorre raramente al voto, ma con l'irrigidimento delle posizioni, un voto formale sembra sempre più probabile. Le ONG ambientaliste hanno condannato la posizione degli Stati Uniti, avvertendo che un ulteriore ritardo nella regolamentazione delle emissioni di carburante per uso marittimo rischia di minare la capacità del settore di raggiungere gli obiettivi climatici. Un portavoce di BIMCO, il più grande gruppo di lobby del trasporto marittimo, ha reso noto che è improbabile che la posizione degli Stati Uniti faccia deragliare l'attuazione - se approvato il quadro - ma ha avvertito che la non partecipazione di Washington complicherebbe l'applicazione. "Anche quando, o se, gli Stati Uniti metteranno riserve sul fatto che le regole non si applicheranno a loro, lo faranno, perché tutte le navi che non battono bandiera degli Stati Uniti a livello internazionale sono vincolate dalla loro bandiera. Anche le navi statunitensi saranno tenute a conformarsi se commerciano a livello internazionale. C'è solo l'opzione del commercio bilaterale non partito, al di fuori delle regole", ha riferito il portavoce BIMCO il mese scorso. Abele Carruezzo.

Il Nautilus

Focus

Prosegue la Campagna 2025 di Fondazione Tender To Nave Italia ETS

Genova -Prosegue la Campagna 2025 di Fondazione Tender To Nave Italia ETS con il progetto "Sintonizziamoci: cavalcare le onde delle emozioni", in programma dal 9 al 13 settembre sulla tratta **Savona** - La Spezia. Protagonisti della quattordicesima tappa di Nave Italia saranno quindici bambini tra i 10 e 12 anni dell'ASL 5 Liguria con diagnosi di disturbo d'ansia, disturbi dell'umore e problematiche emotivo-comportamentali. Il progetto nasce con l'obiettivo di fornire un supporto terapeutico innovativo che coniughi la psicoterapia clinica e un'esperienza immersiva in un'ambiente naturale, sfruttando l'ambiente ecologico come catalizzatore di processi di cambiamento e crescita personale. La scelta della navigazione non è casuale: il contatto diretto con il mare, i ritmi della vita a bordo e la necessità di cooperazione tra i partecipanti e l'equipaggio della Marina Militare diventano parte integrante del percorso terapeutico. La nave si trasforma così in un vero e proprio laboratorio di autocontrollo, di gestione delle emozioni e di reciproco sostegno. Durante la navigazione i ragazzi saranno guidati dai loro accompagnatori in un percorso quotidiano di riflessione e consapevolezza: ogni giorno compileranno un diario di bordo e rielaboreranno l'esperienza attraverso le immagini raccolte a bordo. Un ruolo centrale sarà affidato alla mindfulness, pratica meditativa introdotta in Occidente da Jon Kabat-Zinn, che aiuta a concentrarsi sul "qui e ora" riducendo l'impatto dei pensieri intrusivi e disfunzionali. A questo si affiancheranno laboratori dedicati all'educazione emotiva, volti a riconoscere e gestire le emozioni, promuovendo nuove strategie di benessere e relazione. "Il progetto, ideato e condotto da professionisti della salute mentale con esperienza clinica e formativa, si propone di accompagnare i giovani in un cammino di consapevolezza e crescita personale, favorendo il benessere psicologico - dichiara la dottoressa Teresa Luongo, medico specialista in Neuropsichiatria Infantile presso la ASL 5 Liguria. La dimensione ecologica e comunitaria sarà al centro dell'esperienza, con l'obiettivo di attivare processi di cambiamento profondi e duraturi". "Affrontare l'ansia a bordo significa imparare a trasformare la paura in energia costruttiva - dichiara Federico Santi, project manager della Fondazione Tender To Nave Italia ETS. Il mare è un elemento in continuo movimento e cambiamento, un grande maestro che insegna a convivere con gli imprevisti e ad affrontare sfide improvvise". Accanto all'esperienza in mare, la presenza di Nave Italia in Liguria sarà celebrata anche a terra con due appuntamenti aperti alla cittadinanza: Sabato 6 settembre, ore 18.00 - Spotorno, Sala Convegni Palace: incontro dal titolo "Benvenuta Nave Italia", un'occasione per conoscere da vicino le attività e i valori della Fondazione. Seguirà un brindisi conviviale. Mercoledì 10 settembre, ore 18.00 - Alassio, Auditorium Biblioteca Deaglio: incontro con associazioni e cittadini per presentare finalità e attività della Fondazione. A seguire, buffet offerto dai ragazzi del bar sociale NonUnoMeno, che coinvolge



Il Nautilus

Focus

giovani con disabilità psichica impegnati in un percorso di formazione e lavoro. Nell'arco della Campagna 2025, in compagnia dell'equipaggio della Marina Militare e dello staff scientifico della Fondazione, saliranno a bordo 20 realtà del terzo settore provenienti da tutta Italia per sperimentare i benefici del Metodo Nave Italia nel periodo compreso tra aprile e ottobre. Dal 19 al 21 giugno Nave Italia ha svolto per la prima volta una missione internazionale in Grecia, portando all'estero i suoi progetti di cooperazione educativa e sociale. Il viaggio di Nave Italia continua dal 16 al 20 settembre con partenza e ritorno a La Spezia per il gruppo di ragazzi con DSA o BES del progetto "Sailing Media Adventure - apprendere a gonfie vele" promosso dal Centro Ripamonti, mentre dal 23 al 27 settembre salirà a bordo l'associazione Giovani Diabetici di Novara con quattordici ragazzi affetti da diabete di tipo 1 che navigheranno fino al porto di Genova.

Blitz contro i narcos a caccia di terminal: utili per il riciclaggio e la logistica della droga

Quando Ratinho Júnior, governatore dello stato di Paraná, sud del Brasile, nel 2023 decise di privatizzare 5 terminal del porto di Paranaguá (anche noto come Porto Dom Pedro II, in onore al secondo e ultimo imperatore brasiliano), fra cui il Par 50, in pochi pensarono che quel terminal potesse cadere nelle mani del più potente cartello di narcotraffico del mondo, insieme a quello messicano di Sinaloa, il Pcc (Primeiro Comando da Capital, in italiano Primo Comando della Capitale, con base a São Paulo, la principale città brasiliana). Un cartello dotato di un vero e proprio esercito armato di tutto punto, che compra la maggior parte dei propri armamenti (anche quelli da guerra) da gruppi come il Tren de Aragua, in Venezuela, o da furti violenti e confronti militari con altre fazioni rivali, come il "Comando Vermelho" di Rio de Janeiro. Il Pcc è una struttura che sempre di più si sta sovrapponendo allo stato brasiliano, ne compenetra istituzioni e imprese, e ne condiziona scelte strategiche. A oggi, ha circa 40mila dipendenti fissi, e 60mila occasionali, secondo quanto riportato dall' "Economist". Nei giorni scorsi, l'Autorità Tributaria e il Tribunale di São Paulo hanno dato mandato alla Polizia Federale di effettuare un'operazione - chiamata "Carbono occulto", la maggiore di tutti i tempi - che ha cercato di smantellare la rete di controllo di tutta la catena produttiva e commerciale dei combustibili del Pcc, grazie alla gestione, diretta o indiretta, di 40 fondi di investimento, per un valore pari a circa 6 miliardi di euro. Dei 27 stati che compongono il Brasile, l'operazione è scattata in 10 di essi, fra cui São Paulo e Paraná, in cui un migliaio di distributori svolgevano la funzione di riciclaggio di denaro per conto del Pcc, movimentando fra il 2022 e il 2024 circa 9 miliardi di euro. Il controllo della catena dei combustibili iniziava sin dall'acquisto (generalmente a forza) di migliaia di ettari di terreno per coltivare e lavorare la canna di zucchero per ottenerne combustibili, metanolo in particolare, i quali, poi, dovevano essere stoccati in **porti** disponibili, se possibile vicino al cuore dell'attività del Pcc. Uno di questi **porti** sarebbe stato, appunto, quello di Paranaguá; l'operazione ha preso di mira il terminal Par 50, con 85mila metri quadrati disponibili, e una capacità di stoccaggio di 70mila metri cubi iniziali, poi diventati 205mila. La Liquipar, società che ha gestito il terminal in una prima fase (oggi controllato dalla Stronghold), ha smentito qualsiasi coinvolgimento col potentissimo cartello del Pcc. Le indagini sono in corso. Ciò che risulta evidente è che questa organizzazione criminale, che effettua i maggiori introiti attraverso il traffico internazionale di stupefacenti, con forti legami anche con la 'ndrangheta calabrese, compie enormi operazioni di riciclaggio di quei ricchi ricavi entrando in settori finanziari (banche o altri fondi di investimento), logistici (**porti**), società di trasporto, immobili (un centinaio, secondo la Polizia federale) e soprattutto



09/04/2025 22:41

Quando Ratinho Júnior, governatore dello stato di Paraná, sud del Brasile, nel 2023 decise di privatizzare 5 terminal del porto di Paranaguá (anche noto come Porto Dom Pedro II, in onore al secondo e ultimo imperatore brasiliano), fra cui il Par 50, in pochi pensarono che quel terminal potesse cadere nelle mani del più potente cartello di narcotraffico del mondo, insieme a quello messicano di Sinaloa, il Pcc (Primeiro Comando da Capital, in italiano Primo Comando della Capitale, con base a São Paulo, la principale città brasiliana). Un cartello dotato di un vero e proprio esercito armato di tutto punto, che compra la maggior parte dei propri armamenti (anche quelli da guerra) da gruppi come il Tren de Aragua, in Venezuela, o da furti violenti e confronti militari con altre fazioni rivali, come il "Comando Vermelho" di Rio de Janeiro. Il Pcc è una struttura che sempre di più si sta sovrapponendo allo stato brasiliano, ne compenetra istituzioni e imprese, e ne condiziona scelte strategiche. A oggi, ha circa 40mila dipendenti fissi, e 60mila occasionali, secondo quanto riportato dall' "Economist". Nei giorni scorsi, l'Autorità Tributaria e il Tribunale di São Paulo hanno dato mandato alla Polizia Federale di effettuare un'operazione - chiamata "Carbono occulto", la maggiore di tutti i tempi - che ha cercato di smantellare la rete di controllo di tutta la catena produttiva e commerciale dei combustibili del Pcc, grazie alla gestione, diretta o indiretta, di 40 fondi di investimento, per un valore pari a circa 6 miliardi di euro. Dei 27 stati che compongono il Brasile, l'operazione è scattata in 10 di essi, fra cui São Paulo e Paraná, in cui un migliaio di distributori svolgevano la funzione di riciclaggio di denaro per conto del Pcc, movimentando fra il 2022 e il 2024 circa 9 miliardi di euro. Il controllo della catena dei combustibili iniziava sin dall'acquisto (generalmente a forza) di migliaia di ettari di terreno per coltivare e lavorare la canna di zucchero per ottenerne combustibili, metanolo in particolare, i quali, poi,

La Gazzetta Marittima

Focus

reti di distributori nazionali. L'operazione "Carbono occulto" ha per il momento portato all'arresto di circa 350 persone e al congelamento di beni per circa 160 milioni di euro, e promette di aprire una nuova fase della lotta al crimine organizzato in un paese come il Brasile, in cui circa 40mila persone vengono ogni anno uccise, la maggior parte delle quali legate a dispute per il controllo del narcotraffico. In questo contesto, avere la disponibilità di terminal risulta decisivo per effettuare le operazioni di smercio di stupefacenti verso i mercati statunitensi ed europei. Prove di ciò sono evidenti sin dal 2020, quando la Polizia federale portò a compimento la sua 18ª operazione presso il porto di Paranaguá, in cui stavano per essere esportati, nascosti in mezzo a una partita di ceramiche, 332 chilogrammi di cocaina, col coinvolgimento diretto di vari agenti di frontiera, collaboratori del Pcc. Luca Bussotti (Luca Bussotti è africanista, docente universitario in Mozambico, Portogallo e Brasile, oltre a essere visiting professor in atenei italiani quali Milano e Macerata).

L'agenzia di Viaggi

Focus

Costa, ecco le crociere invernali 2025-26 nel Mediterraneo

Più Mediterraneo per Costa Crociere che rafforza la sua programmazione per l'inverno 2025-2026, aggiungendo nuovi itinerari nella parte occidentale del Mare Nostrum a bordo di Costa Toscana. Il primo a partire, a gennaio 2026, sarà un itinerario di 12 giorni, da Savona, alla scoperta di Andalusia, Marocco e Tunisia. La nave toccherà i **porti** di Marsiglia, Barcellona, Alicante e Malaga, poi attraverserà lo Stretto di Gibilterra per raggiungere Tangeri e il promontorio di Capo Spartel. In navigazione notturna Costa Toscana raggiungerà la Sea Destination, Alboran Sea Darkest Spot, uno dei punti più bui del Mediterraneo per ammirare stelle e costellazioni. A La Goulette (Tunisi), gli ospiti passeranno tra le rovine di Cartagine, il souk e i profumi della Medina. Il viaggio si conclude con tappe a Palermo, Civitavecchia/ Roma ed il ritorno a Savona, con una sosta aggiuntiva a Napoli prevista per la partenza del 2 gennaio. Altra novità della stagione invernale 2025-26 è l'itinerario dedicato ai "Golfi d'Italia". Fino a dicembre 2025, Costa Toscana opererà crociere di sette giorni con partenza da Savona e tappe in Italia, Francia e Spagna, ideali per chi desidera una pausa rigenerante nel Mediterraneo anche nei mesi invernali.

La partenza della nave è prevista da Savona, per poi giungere a Marsiglia e Barcellona. Anche in questa crociera è prevista una tappa notturna nel Balearic Sea Darkest Spot, per osservare le stelle, da lì si prosegue verso il Golfo di Napoli, poi verso Civitavecchia e La Spezia, tra borghi marinari Patrimonio Unesco delle Cinque Terre e del Golfo dei Poeti. Anche Costa Smeralda sarà impegnata in crociere di sette giorni nel Mediterraneo occidentale, con partenza da Genova. A chi ha poco tempo libero a disposizione, ma vuole vivere l'esperienza della crociera in autunno, Costa propone le minicrociere, di tre e quattro giorni, nel Mediterraneo occidentale a bordo di Costa Favolosa. Non mancano, nelle proposte Costa per l'inverno, i Caraibi. A partire da dicembre 2025, Costa Fascinosa e Costa Pacifica propongono insieme cinque itinerari di una settimana, alternati tra loro, combinabili in un'unica vacanza di due settimane. La formula proposta è quella del pacchetto volo+crociera, con imbarchi da Point-à-Pitre (Guadalupa), Santo Domingo (Repubblica Dominicana) o Fort-de-France (Martinica) per Costa Fascinosa, e da La Romana (Repubblica Dominicana) per Costa Pacifica. Costa Fascinosa propone tre itinerari con tappe come Tortola nelle Isole Vergini Britanniche, Santo Domingo, Antille Olandesi, Saint Lucia, Antigua e Barbuda. Costa Pacifica propone invece una full immersion nella Repubblica Dominicana e un secondo itinerario verso sei isole caraibiche, tra cui Tortola e Santa Lucia. Costa Fortuna viaggerà invece con crociere di sette giorni nelle Canarie, con partenza da Las Palmas e Santa Cruz de Tenerife, formula volo+crociera. A rendere ancora più affascinante queste crociere, solo per alcune partenze, le soste in Marocco. Costa Serena navigherà in Asia offrendo due diversi itinerari di 14 giorni,



Più Mediterraneo per Costa Crociere che rafforza la sua programmazione per l'inverno 2025-2026, aggiungendo nuovi itinerari nella parte occidentale del Mare Nostrum a bordo di Costa Toscana. Il primo a partire, a gennaio 2026, sarà un itinerario di 12 giorni, da Savona, alla scoperta di Andalusia, Marocco e Tunisia. La nave toccherà i porti di Marsiglia, Barcellona, Alicante e Malaga, poi attraverserà lo Stretto di Gibilterra per raggiungere Tangeri e il promontorio di Capo Spartel. In navigazione notturna Costa Toscana raggiungerà la Sea Destination, Alboran Sea Darkest Spot, uno dei punti più bui del Mediterraneo per ammirare stelle e costellazioni. A La Goulette (Tunisi), gli ospiti passeranno tra le rovine di Cartagine, il souk e i profumi della Medina. Il viaggio si conclude con tappe a Palermo, Civitavecchia/ Roma ed il ritorno a Savona, con una sosta aggiuntiva a Napoli prevista per la partenza del 2 gennaio. Altra novità della stagione invernale 2025-26 è l'itinerario dedicato ai "Golfi d'Italia". Fino a dicembre 2025, Costa Toscana opererà crociere di sette giorni con partenza da Savona e tappe in Italia, Francia e Spagna, ideali per chi desidera una pausa rigenerante nel Mediterraneo anche nei mesi invernali. La partenza della nave è prevista da Savona, per poi giungere a Marsiglia e Barcellona. Anche in questa crociera è prevista una tappa notturna nel Balearic Sea Darkest Spot, per osservare le stelle, da lì si prosegue verso il Golfo di Napoli, poi verso Civitavecchia e La Spezia, tra borghi marinari Patrimonio Unesco delle Cinque Terre e del Golfo dei Poeti. Anche Costa Smeralda sarà impegnata in crociere di sette giorni nel Mediterraneo occidentale, con partenza da Genova. A chi ha poco tempo libero a disposizione, ma vuole vivere l'esperienza della crociera in autunno, Costa propone le minicrociere, di tre e quattro

L'agenzia di Viaggi

Focus

anche combinabili tra loro per una vacanza più lunga, con voli dall'Italia alla scoperta di Hong Kong, Giappone, Corea del Sud, Vietnam, Thailandia, Singapore, Brunei e Filippine. Completa l'offerta Costa il Giro del Mondo con Costa Deliziosa, in partenza da Trieste il 21 novembre 2025. Un viaggio unico di 142 giorni attraverso Sud America, Polinesia, Australia, Asia e Oceano Indiano.

Prosegue la Campagna 2025 di Fondazione Tender To Nave Italia ETS

Set 4, 2025 Dal 9 al 13 settembre salirà a bordo il progetto "Sintonizziamoci: cavalcare le onde delle emozioni" sulla tratta Savona - La Spezia **Genova** - Prosegue la Campagna 2025 di Fondazione Tender To Nave Italia ETS con il progetto "Sintonizziamoci: cavalcare le onde delle emozioni", in programma dal 9 al 13 settembre sulla tratta Savona - La Spezia. Protagonisti della quattordicesima tappa di Nave Italia saranno quindici bambini tra i 10 e 12 anni dell'ASL 5 Liguria con diagnosi di disturbo d'ansia, disturbi dell'umore e problematiche emotivo-comportamentali. Il progetto nasce con l'obiettivo di fornire un supporto terapeutico innovativo che coniughi la psicoterapia clinica e un'esperienza immersiva in un'ambiente naturale, sfruttando l'ambiente ecologico come catalizzatore di processi di cambiamento e crescita personale. La scelta della navigazione non è casuale: il contatto diretto con il mare, i ritmi della vita a bordo e la necessità di cooperazione tra i partecipanti e l'equipaggio della Marina Militare diventano parte integrante del percorso terapeutico. La nave si trasforma così in un vero e proprio laboratorio di autocontrollo, di gestione delle emozioni e di reciproco sostegno. Durante la navigazione i ragazzi saranno guidati dai loro accompagnatori in un percorso quotidiano di riflessione e consapevolezza: ogni giorno compileranno un diario di bordo e rielaboreranno l'esperienza attraverso le immagini raccolte a bordo. Un ruolo centrale sarà affidato alla mindfulness, pratica meditativa introdotta in Occidente da Jon Kabat-Zinn, che aiuta a concentrarsi sul "qui e ora" riducendo l'impatto dei pensieri intrusivi e disfunzionali. A questo si affiancheranno laboratori dedicati all'educazione emotiva, volti a riconoscere e gestire le emozioni, promuovendo nuove strategie di benessere e relazione. "Il progetto, ideato e condotto da professionisti della salute mentale con esperienza clinica e formativa, si propone di accompagnare i giovani in un cammino di consapevolezza e crescita personale, favorendo il benessere psicologico - dichiara la dottoressa Teresa Luongo, medico specialista in Neuropsichiatria Infantile presso la ASL 5 Liguria. La dimensione ecologica e comunitaria sarà al centro dell'esperienza, con l'obiettivo di attivare processi di cambiamento profondi e duraturi". "Affrontare l'ansia a bordo significa imparare a trasformare la paura in energia costruttiva - dichiara Federico Santi, project manager della Fondazione Tender To Nave Italia ETS. Il mare è un elemento in continuo movimento e cambiamento, un grande maestro che insegna a convivere con gli imprevisti e ad affrontare sfide improvvise". Accanto all'esperienza in mare, la presenza di Nave Italia in Liguria sarà celebrata anche a terra con due appuntamenti aperti alla cittadinanza: Sabato 6 settembre, ore 18.00 - Spotorno, Sala Convegni Palace incontro dal titolo "Benvenuta Nave Italia", un'occasione per conoscere da vicino le attività e i valori della Fondazione. Seguirà un brindisi conviviale. Mercoledì 10 settembre, ore 18.00 -



Set 4, 2025 Dal 9 al 13 settembre salirà a bordo il progetto "Sintonizziamoci: cavalcare le onde delle emozioni" sulla tratta Savona - La Spezia Genova - Prosegue la Campagna 2025 di Fondazione Tender To Nave Italia ETS con il progetto "Sintonizziamoci: cavalcare le onde delle emozioni", in programma dal 9 al 13 settembre sulla tratta Savona - La Spezia. Protagonisti della quattordicesima tappa di Nave Italia saranno quindici bambini tra i 10 e 12 anni dell'ASL 5 Liguria con diagnosi di disturbo d'ansia, disturbi dell'umore e problematiche emotivo-comportamentali. Il progetto nasce con l'obiettivo di fornire un supporto terapeutico innovativo che coniughi la psicoterapia clinica e un'esperienza immersiva in un'ambiente naturale, sfruttando l'ambiente ecologico come catalizzatore di processi di cambiamento e crescita personale. La scelta della navigazione non è casuale: il contatto diretto con il mare, i ritmi della vita a bordo e la necessità di cooperazione tra i partecipanti e l'equipaggio della Marina Militare diventano parte integrante del percorso terapeutico. La nave si trasforma così in un vero e proprio laboratorio di autocontrollo, di gestione delle emozioni e di reciproco sostegno. Durante la navigazione i ragazzi saranno guidati dai loro accompagnatori in un percorso quotidiano di riflessione e consapevolezza: ogni giorno compileranno un diario di bordo e rielaboreranno l'esperienza attraverso le immagini raccolte a bordo. Un ruolo centrale sarà affidato alla mindfulness, pratica meditativa introdotta in Occidente da Jon Kabat-Zinn, che aiuta a concentrarsi sul "qui e ora" riducendo l'impatto dei pensieri intrusivi e disfunzionali. A questo si affiancheranno laboratori dedicati all'educazione emotiva, volti a riconoscere e gestire le emozioni, promuovendo nuove strategie di benessere e relazione. "Il progetto, ideato e condotto da professionisti della salute mentale con esperienza clinica e formativa, si propone di accompagnare i giovani in un cammino di consapevolezza e crescita

Sea Reporter

Focus

Alassio, Auditorium Biblioteca Deaglio incontro con associazioni e cittadini per presentare finalità e attività della Fondazione. A seguire, buffet offerto dai ragazzi del bar sociale NonUnoMeno, che coinvolge giovani con disabilità psichica impegnati in un percorso di formazione e lavoro. Nell'arco della Campagna 2025, in compagnia dell'equipaggio della Marina Militare e dello staff scientifico della Fondazione, saliranno a bordo 20 realtà del terzo settore provenienti da tutta Italia per sperimentare i benefici del Metodo Nave Italia nel periodo compreso tra aprile e ottobre. Dal 19 al 21 giugno Nave Italia ha svolto per la prima volta una missione internazionale in Grecia , portando all'estero i suoi progetti di cooperazione educativa e sociale. Il viaggio di Nave Italia continua dal 16 al 20 settembre con partenza e ritorno a La Spezia per il gruppo di ragazzi con DSA o BES del progetto " Sailing Media Adventure - apprendere a gonfie vele " promosso dal Centro Ripamonti , mentre dal 23 al 27 settembre salirà a bordo l'associazione Giovani Diabetici di Novara con quattordici ragazzi affetti da diabete di tipo 1 che navigheranno fino al porto di Genova.

Shipping Italy

Focus

Visentini prende in consegna V Aldo, aggiunge una terza nave e progetta un nuovo prototipo di bulk carrier

Il cantiere navale cinese Jangsu Dajin ha appena consegnato alla società italiana Giovanni Visentini Trasporti Fluviomarittimi la prima di due nuove bulk carrier appena costruite e rilevate in resale lo scorso giugno grazie anche all'intermediazione della società di brokeraggio Unitramp. Al suo fondatore Aldo Frulio, recentemente scomparso, è stata infatti dedicata V Aldo, nave portarinfuse secche da 40.800 tonnellate di portata lorda acquistata per poco meno di 29 milioni di dollari. Le ambizioni e i prossimi programmi della famiglia Visentini in ambito armatoriale non si limiteranno però a questa coppia di bulk carrier perchè l'amministratore delegato Alessandro Visentini a SHIPPING ITALY annuncia che con il cantiere "è stato raggiunto un accordo per una terza opzione e stiamo discutendo un prototipo di nave assieme al presidente di Bestway, Prof. Liu Nan, e il presidente del cantiere Dajin, Mr. Yang Jiong Feng. Sarà - prosegue - Visentini - un prototipo che, mantenendo le stesse caratteristiche, avrà una larghezza maggiore e una portata di oltre 6.000 tonnellate in più. Ovviamente Rina e Rina consulting saranno le nostre guide". Non a caso in Cina, fra i presenti alla cerimonia di battesimo della nuova bulk carrier V Aldo battezzata dalla madrina Barbara Visentini, c'era Ugo Salerno, presidente di Rina. Fra gli altri "era presente anche Mr Joachim Zeppenfeld di Intermarine, società che ha noleggiato la nave per i prossimi 2 anni (tramite il broker Stefano Atzeni e Maurizio Gozzi di HB Shipping)" aggiunge ancora Alessandro Visentini. "La madrina della nuova nave, mia sorella Barbara, ci ha inoltre organizzato un incontro con il console italiano a Shanghai, Tiziana D'Angelo, perchè l'intenzione è quella di stringere e consolidare rapporti lavorativi in Cina con realtà del settore come Bestway e altre". Ugo Salerno ha commentato questa consegna evidenziando che "V Aldo, la prima delle due nuove navi costruite in Cina per Visentini, segna un'altra pietra miliare nella collaborazione che risale agli albori della storia del Rina. Questa nave portarinfuse, progettata con una notevole flessibilità per ampie opportunità di impiego, è un esempio di come la tradizionale competenza marittima incontra l'innovazione moderna, stabilendo standard che altri guardano con ammirazione. La nave rafforza anche la nostra collaborazione con Jiangsu Dajin Heavy Industry: negli ultimi dieci anni abbiamo consegnato insieme quasi venti navi e il nostro rapporto si sta rafforzando nel tempo".



09/04/2025 09:38 Nicola Capuzzo

Navi La prima bulk carrier da 40.800 tonnellate appena costruita in Cina entra nella flotta della Giovanni Visentini Trasporti Fluviomarittimi e opererà per due anni in charter con Intermarine di Nicola Capuzzo. Il cantiere navale cinese Jangsu Dajin ha appena consegnato alla società italiana Giovanni Visentini Trasporti Fluviomarittimi la prima di due nuove bulk carrier appena costruite e rilevate in resale lo scorso giugno grazie anche all'intermediazione della società di brokeraggio Unitramp. Al suo fondatore Aldo Frulio, recentemente scomparso, è stata infatti dedicata V Aldo, nave portarinfuse secche da 40.800 tonnellate di portata lorda acquistata per poco meno di 29 milioni di dollari. Le ambizioni e i prossimi programmi della famiglia Visentini in ambito armatoriale non si limiteranno però a questa coppia di bulk carrier perchè l'amministratore delegato Alessandro Visentini a SHIPPING ITALY annuncia che con il cantiere "è stato raggiunto un accordo per una terza opzione e stiamo discutendo un prototipo di nave assieme al presidente di Bestway, Prof. Liu Nan, e il presidente del cantiere Dajin, Mr. Yang Jiong Feng. Sarà - prosegue - Visentini - un prototipo che, mantenendo le stesse caratteristiche, avrà una larghezza maggiore e una portata di oltre 6.000 tonnellate in più. Ovviamente Rina e Rina consulting saranno le nostre guide". Non a caso in Cina, fra i presenti alla cerimonia di battesimo della nuova bulk carrier V Aldo battezzata dalla madrina Barbara Visentini, c'era Ugo Salerno, presidente di Rina. Fra gli altri "era presente anche Mr Joachim Zeppenfeld di Intermarine, società che ha noleggiato la nave per i prossimi 2 anni (tramite il broker Stefano Atzeni e Maurizio Gozzi di HB Shipping)" aggiunge ancora Alessandro Visentini. "La madrina della nuova nave, mia sorella Barbara, ci ha inoltre organizzato un incontro con il console italiano a Shanghai, Tiziana D'Angelo, perchè l'intenzione è quella di stringere e consolidare rapporti lavorativi in Cina con

Shipping Italy

Focus

L'onda corta che cambia la crociera

Come ha riportato Shipping Italy, Carnival Cruise Line ha annunciato che dal maggio 2027 posizionerà la Mardi Gras, una delle sue navi più grandi e moderne, su itinerari brevi di quattro e cinque notti da Port Canaveral alle Bahamas, includendo la nuova destinazione privata Celebration Key. Una decisione che segue la rotta già intrapresa da Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line e MSC, tutte impegnate a spostare tonnellaggio di ultima generazione su rotazioni di 3-5 giorni. Questa scelta non è un episodio isolato, ma la conferma di un trend in crescita: la crociera si sta accorciando. Se la durata media globale resta attorno ai 7,1 giorni (fonte: CLIA 2025), i mercati stanno premiando formule "short break" che intercettano Millennial e Gen Z, ma anche viaggiatori che vogliono provare la crociera senza vincolarsi a una settimana intera. L'impatto sul territorio Gli itinerari brevi moltiplicano i turnaround: una nave che opera su 3+4 notti genera due imbarchi a settimana invece di uno, con effetti diretti su logistica portuale, forniture, trasporti, pernottamenti pre e post crociera. Per un homeport, significa più lavoro e più indotto. Nei porti di scalo, lo scenario è più complesso. Secondo FCCA 2024

, la spesa media a terra di un crocierista è di circa 104 dollari, che sale a 149 dollari per chi acquista un'escursione. Ma il delle escursioni viene venduto direttamente a bordo: ciò riduce la quota di valore che resta nei territori. Inoltre, le isole private come CocoCay (Royal Caribbean), Ocean Cay (MSC) e Celebration Key (Carnival) concentrano gran parte della spesa dentro il perimetro della compagnia, con ritorni economici limitati per le economie locali. Bahamas: stretta fiscale per le private islands Non sorprende quindi che le Bahamas abbiano introdotto nuove tasse e regole fiscali per garantire una distribuzione più equa dei benefici. Nel solo 2024, il Paese ha accolto 9,4 milioni di passeggeri in crociera (+20,3% rispetto all'anno precedente), pari all' 83,4% del totale degli arrivi turistici. Eppure, gran parte del valore economico resta confinato all'interno delle infrastrutture private. Per questo il governo guidato dal Primo Ministro Philip Davis ha introdotto misure di compliance fiscale Per i porti homeport, il messaggio è chiaro: si va verso un futuro di contrattazioni più regolamentate, dove tasse e redistribuzione del valore diventeranno parte integrante degli accordi. Il caso Bahamas è osservato come un laboratorio politico ed economico che potrebbe ispirare anche altre regioni del mondo. Mediterraneo: un modello possibile Il Mediterraneo non dispone di isole private, ma ha un vantaggio naturale: la densità di porti iconici a breve distanza. Costa e MSC offrono già minicrocieri di 3-5 notti (Savona-Barcellona-Marsiglia, Civitavecchia-Palma-Marsiglia), Celestyal propone rotazioni brevi in Egeo, P&O lancia "mini-breaks" dal Regno Unito verso Amsterdam o Bruges. Per le destinazioni mediterranee, lo short cruise può diventare: Leva di destagionalizzazione Le crociere brevi possono diventare un antidoto alla stagionalità che ancora



Shipping Italy

Focus

condiziona il Mediterraneo. Un itinerario di 3-4 notti è più facile da vendere in primavera o in autunno, quando i passeggeri non hanno a disposizione ferie lunghe ma cercano comunque una fuga rigenerante. Per il territorio significa distribuire i flussi oltre i mesi estivi, sostenere l'occupazione delle strutture ricettive nelle spalle di stagione, valorizzare eventi locali (fiere, sagre, festival) che altrimenti rimarrebbero invisibili al turismo crocieristico. Modello di accessibilità - il drive-to Il Mediterraneo ha una ricchezza che i Caraibi non hanno: la prossimità. Porti come Genova, **Savona**, Civitavecchia, Napoli, Barcellona, Marsiglia, Pireo sono raggiungibili in poche ore da milioni di potenziali passeggeri. Lo short cruise valorizza questa geografia: non serve prendere un aereo, basta un'auto o un treno veloce. È la logica del drive-to : un modello di accessibilità che abbassa la soglia d'ingresso, riduce i costi e rende la crociera breve competitiva con un city break in una capitale europea. Questo approccio amplia il mercato, attirando famiglie, giovani coppie, gruppi di amici che altrimenti non si sarebbero avvicinati alla crociera tradizionale. Porta di ritorno Una crociera di 3-4 giorni non è solo una vacanza: è un assaggio , un invito a tornare. Molti passeggeri che provano una mini-crociera, se soddisfatti, scelgono in seguito di tornare nella stessa destinazione per un soggiorno più lungo, radicato e diffuso sul territorio. Questo è il vero valore strategico degli short cruise: trasformare un'esperienza veloce in un ponte verso il turismo stanziale Visione Gli short cruise non sono una riduzione del viaggio, ma un nuovo linguaggio di vacanza. Portano valore se interpretati come porta d'accesso al territorio e non come parentesi chiusa dentro l'universo nave. Il Mediterraneo ha la forza per offrire short itineraries autentici, basati su reti di città e borghi che non hanno bisogno di trasformarsi in "isole private". Il valore sta nel proporre esperienze brevi, intense e sostenibili: passeggiate tematiche, tour gastronomici, artigianato, siti UNESCO raggiungibili in poche ore. Il mare ci ricorda che non è la durata a definire il valore di un viaggio, ma l'intensità con cui sappiamo viverlo.