



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti**  
**venerdì, 17 ottobre 2025**



### Prime Pagine

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

### Primo Piano

|                                                                                                                                                      |                             |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----|
| 16/10/2025                                                                                                                                           | <b>corriereadriatico.it</b> | 26 |
| Fincantieri, per i porti radar anti-droni e logistica hi-tech. L'ad Pierroberto Folgiero: «Gli scali come un cervello connesso che impara ed evolve» |                             |    |

|                                                                                                                                                        |                              |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|----|
| 16/10/2025                                                                                                                                             | <b>ilgazzettino.it</b>       | 28 |
| Porti, l'ad Fincantieri Folgiero: «Una piattaforma digitale si interfaccia con le navi e coordina i flussi di merci e passeggeri in sicurezza»         |                              |    |
| 16/10/2025                                                                                                                                             | <b>ilmattino.it</b>          | 30 |
| Fincantieri, per i porti radar anti-droni e logistica hi-tech. L'ad Pierroberto Folgiero: «Gli scali come un cervello connesso che impara ed evolve»   |                              |    |
| 16/10/2025                                                                                                                                             | <b>ilmessaggero.it</b>       | 32 |
| Fincantieri, per i porti radar anti-droni e logistica hi-tech. L'ad Pierroberto Folgiero: «Gli scali come un cervello connesso che impara ed evolve»   |                              |    |
| 16/10/2025                                                                                                                                             | <b>La Gazzetta Marittima</b> | 34 |
| I vertici delle Autorità di Sistema tutti insieme al tavolo di Assiterminal                                                                            |                              |    |
| 16/10/2025                                                                                                                                             | <b>PORTS OF GENOA</b>        | 35 |
| "Parliamoci tra porti, non servono nuove leggi": il Presidente Paroli rilancia la sinergia tra AdSP per rafforzare la competitività del sistema Paese" |                              |    |
| 16/10/2025                                                                                                                                             | <b>quotidianodipuglia.it</b> | 37 |
| Fincantieri, per i porti radar anti-droni e logistica hi-tech. L'ad Pierroberto Folgiero: «Gli scali come un cervello connesso che impara ed evolve»   |                              |    |
| 16/10/2025                                                                                                                                             | <b>Ship Mag</b>              | 39 |
| Federagenti e Assoporti bocciano la Rotta Artica                                                                                                       |                              |    |

## Trieste

|                                                                                          |                        |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|----|
| 16/10/2025                                                                               | <b>Agenparl</b>        | 41 |
| (ARC) Mare:Rosolen-Scoccimarro, con nuovi rimorchiatori sviluppo e sicurezza             |                        |    |
| 16/10/2025                                                                               | <b>Agenparl</b>        | 43 |
| (ARC) Porto Trieste:Fedriga, Consalvo professionista competente e apprezzato             |                        |    |
| 16/10/2025                                                                               | <b>Ansa.it</b>         | 44 |
| A Trieste Tripmare rafforza la flotta con 2 nuovi rimorchiatori                          |                        |    |
| 16/10/2025                                                                               | <b>Ansa.it</b>         | 45 |
| Porto Trieste, Mit firma la richiesta di intesa per Consalvo                             |                        |    |
| 16/10/2025                                                                               | <b>larepubblica.it</b> | 46 |
| Porti, MIT firma intesa per Consalvo a Presidente ADSP Adriatico Orientale               |                        |    |
| 16/10/2025                                                                               | <b>lastampa.it</b>     | 47 |
| Porti, MIT firma intesa per Consalvo a Presidente ADSP Adriatico Orientale               |                        |    |
| 16/10/2025                                                                               | <b>Rai News</b>        | 48 |
| Autorità portuale, ore di attesa per la nomina del presidente                            |                        |    |
| 16/10/2025                                                                               | <b>Rai News</b>        | 49 |
| Due nuovi rimorchiatori per Trieste                                                      |                        |    |
| 16/10/2025                                                                               | <b>Rai News</b>        | 50 |
| Cattivi odori dall'oleodotto, i rimedi della SIOT                                        |                        |    |
| 16/10/2025                                                                               | <b>Rai News</b>        | 51 |
| Porti di Trieste e Monfalcone, nessun dubbio su Consalvo                                 |                        |    |
| 16/10/2025                                                                               | <b>Ship Mag</b>        | 52 |
| Tripmare rafforza la propria flotta con due nuovi rimorchiatori di ultima generazione    |                        |    |
| 17/10/2025                                                                               | <b>Ship Mag</b>        | 53 |
| Trieste, Grimaldi chiede una nuova banchina in concessione diretta                       |                        |    |
| 17/10/2025                                                                               | <b>Ship Mag</b>        | 55 |
| Mit firma la richiesta di intesa per Consalvo a presidente dell'Adsp Adriatico Orientale |                        |    |

|                                                                      |                       |    |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------|----|
| 16/10/2025                                                           | <b>Shipping Italy</b> | 56 |
| Tripmare aumenta la flotta con l'arrivo di due rimorchiatori hi-tech |                       |    |

## Venezia

|                                                                                               |                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----|
| 16/10/2025                                                                                    | <b>Agenparl</b>               | 57 |
| Una flotta di campioni per il XII Gran Premio Città di Venezia - Venice Hospitality Challenge |                               |    |
| 16/10/2025                                                                                    | <b>Informazioni Marittime</b> | 59 |
| In arrivo dalla Cina nove gru per i terminal Psa di Genova e Marghera                         |                               |    |
| 16/10/2025                                                                                    | <b>La Gazzetta Marittima</b>  | 60 |
| Da mezzo mondo a Venezia per il "conclave" dei porti turistici                                |                               |    |

## Genova, Voltri

|                                                                                                                      |                             |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----|
| 16/10/2025                                                                                                           | <b>BizJournal Liguria</b>   | 62 |
| Elettificazione nel porto passeggeri di Genova, Adsp autorizza Terna a realizzare gli impianti funzionali            |                             |    |
| 16/10/2025                                                                                                           | <b>FerPress</b>             | 63 |
| Forum Shipping and Intermodal Transport: Bucci, Blue Economy, alta tecnologia e turismo pilastri del nostro sviluppo |                             |    |
| 16/10/2025                                                                                                           | <b>Il Nautilus</b>          | 64 |
| PRIMA GIORNATA DI PORT&SHIPPING TECH 2025, TRA RIVOLUZIONE TECNOLOGICA E FUTURO DEI PORTI                            |                             |    |
| 16/10/2025                                                                                                           | <b>Messaggero Marittimo</b> | 66 |
| Gli operatori del Centro Europa puntano sui porti di Genova e Savona                                                 |                             |    |
| 16/10/2025                                                                                                           | <b>Messaggero Marittimo</b> | 68 |
| Ok a Terna per l'elettificazione delle banchine di Genova                                                            |                             |    |
| 16/10/2025                                                                                                           | <b>Sea Reporter</b>         | 69 |
| Genoa Shipping Week: Mare, porti e logistica. Aperta la caccia ai giovani                                            |                             |    |
| 16/10/2025                                                                                                           | <b>Shipping Italy</b>       | 70 |
| Oltre 350 giovani al Career Day del Blue Skills Village a Genova                                                     |                             |    |

## La Spezia

|                                                                                                                                      |                            |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----|
| 16/10/2025                                                                                                                           | <b>Citta della Spezia</b>  | 71 |
| Bucci: "Autorità portuale unica? Governance strategia centrale e piani locali"                                                       |                            |    |
| 16/10/2025                                                                                                                           | <b>Citta della Spezia</b>  | 72 |
| Natale: "Un'unica Autorità portuale ligure non serve a nessuno. Il duo Bucci e Rixi pensi invece a dare risposte concrete a imprese" |                            |    |
| 16/10/2025                                                                                                                           | <b>Port Logistic Press</b> | 73 |
| E' Vincenzo De Ferrari il nuovo presidente della Società "Spezia e Carrara Cruise Terminal"                                          |                            |    |
| 16/10/2025                                                                                                                           | <b>Sea Reporter</b>        | 74 |
| Vincenzo De Ferrari nuovo presidente della Spezia & Carrara Cruise Terminal                                                          |                            |    |
| 17/10/2025                                                                                                                           | <b>Ship Mag</b>            | 75 |
| Un'edizione da record per Seafuture 2025 che ha chiuso con oltre 25 mila visitatori                                                  |                            |    |

## Ravenna

|            |                              |                           |
|------------|------------------------------|---------------------------|
| 16/10/2025 | <b>Ansa.it</b>               | 77                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>emiliaromagnanews.it</b>  | 78                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>Informare</b>             | 79                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>La Gazzetta Marittima</b> | 80                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>Rai News</b>              | 81                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>Rai News</b>              | 82                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>Rai News</b>              | 83                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>Rai News</b>              | 84                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>RavennaNotizie.it</b>     | 85                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>RavennaNotizie.it</b>     | 86                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>RavennaNotizie.it</b>     | 89                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>ravennawebtv.it</b>       | 90                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>ravennawebtv.it</b>       | 91                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>ravennawebtv.it</b>       | 92                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>Shipping Italy</b>        | 93                        |
| <hr/>      |                              |                           |
| 16/10/2025 | <b>transportonline.com</b>   | <i>Transportonline</i> 94 |
| <hr/>      |                              |                           |

## Livorno

|            |                    |    |
|------------|--------------------|----|
| 16/10/2025 | <b>Il Nautilus</b> | 95 |
| <hr/>      |                    |    |
| 16/10/2025 | <b>Informare</b>   | 96 |
| <hr/>      |                    |    |

|            |                              |    |
|------------|------------------------------|----|
| 16/10/2025 | <b>La Gazzetta Marittima</b> | 97 |
| <hr/>      |                              |    |
| 16/10/2025 | <b>Messaggero Marittimo</b>  | 98 |
| <hr/>      |                              |    |
| 16/10/2025 | <b>Port News</b>             | 99 |
| <hr/>      |                              |    |

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

|            |                             |     |
|------------|-----------------------------|-----|
| 17/10/2025 | <b>corriereadriatico.it</b> | 100 |
| <hr/>      |                             |     |
| 17/10/2025 | <b>corriereadriatico.it</b> | 102 |
| <hr/>      |                             |     |

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

|            |                                      |     |
|------------|--------------------------------------|-----|
| 16/10/2025 | <b>Ansa.it</b>                       | 103 |
| <hr/>      |                                      |     |
| 16/10/2025 | <b>CivOnline</b>                     | 104 |
| <hr/>      |                                      |     |
| 16/10/2025 | <b>La Provincia di Civitavecchia</b> | 106 |
| <hr/>      |                                      |     |

## Napoli

|            |                |     |
|------------|----------------|-----|
| 16/10/2025 | <b>Ansa.it</b> | 107 |
| <hr/>      |                |     |

## Salerno

|            |                 |     |
|------------|-----------------|-----|
| 16/10/2025 | <b>Ship Mag</b> | 108 |
| <hr/>      |                 |     |

## Bari

|            |                    |     |
|------------|--------------------|-----|
| 16/10/2025 | <b>Il Nautilus</b> | 109 |
| <hr/>      |                    |     |

## Olbia Golfo Aranci

|            |                 |     |
|------------|-----------------|-----|
| 16/10/2025 | <b>Agenparl</b> | 110 |
| <hr/>      |                 |     |

## Palermo, Termini Imerese

|                                                                                        |                    |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-----|
| 16/10/2025                                                                             | <b>LiveSicilia</b> | 111 |
| Palermo, le sirene delle navi e i portuali rendono omaggio a Paolo - VIDEO             |                    |     |
| 16/10/2025                                                                             | <b>Rai News</b>    | 112 |
| Paolo Taormina, le sirene delle navi al porto di Palermo suonano per il ragazzo ucciso |                    |     |

## Focus

|                                                                                                                              |                               |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----|
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>Affari Italiani</b>        | 113 |
| "Dazi, sanzioni e porti sotto tiro? Lo scontro Usa-Cina è un'arma politica: nessun vincitore, a pagare sono gli altri paesi" |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>Agenparl</b>               | 116 |
| (ARC) Porti: Scoccimarro, decisivo puntare su tecnologie green e formazione                                                  |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>Ansa.it</b>                | 118 |
| Rotta artica, Pessina "è uno slogan, non è una minaccia"                                                                     |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>Ansa.it</b>                | 119 |
| Fedespedi, export italiano cresce +1,9% nei primi sei mesi 2025                                                              |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>BizJournal Liguria</b>     | 120 |
| Pessina (Federagenti): «La rotta artica delle navi è uno slogan, non una minaccia per il Mediterraneo»                       |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>FerPress</b>               | 121 |
| Genoa Shipping Week: Pessina (Federagenti), rotta artica delle navi è slogan e non minaccia per Mediterraneo                 |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>FerPress</b>               | 122 |
| Genoa Shipping Week: Salis, transizione ecologica imprescindibile sfida. Cruciale cold ironing                               |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>Informare</b>              | 123 |
| Salvini, la riforma portuale mira a configurare una rete portuale nazionale capace di superare le frammentazioni             |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>Informazioni Marittime</b> | 124 |
| L'export italiano cresce dell'1,9% nel primo semestre 2025. Lo studio di Fedespedi                                           |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>Informazioni Marittime</b> | 126 |
| Rotta artica, Pessina (Federagenti): "Non è una minaccia per il Mediterraneo"                                                |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>La Gazzetta Marittima</b>  | 127 |
| Convegno Usclac: l'impatto dell'intelligenza artificiale sui lavoratori marittimi                                            |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>La Gazzetta Marittima</b>  | 128 |
| Sorpresa: l'export italiano verso gli Stati Uniti cresce dell'8,5%, ma                                                       |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>La Gazzetta Marittima</b>  | 130 |
| «La rotta artica è solo uno slogan, non una minaccia»                                                                        |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>La Gazzetta Marittima</b>  | 131 |
| Quasi rivolta nell'isola di Capraia: fermi i lavori finanziati dal Pnrr                                                      |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>Rai News</b>               | 132 |
| "Putin può attaccarci nei prossimi anni", l'Ue presenta una roadmap per la Difesa                                            |                               |     |
| 16/10/2025                                                                                                                   | <b>Sea Reporter</b>           | 134 |
| Pessina, "La rotta artica delle navi è uno slogan, non una minaccia per il Mediterraneo"                                     |                               |     |

16/10/2025     **Shipping Italy**     135  
Dall'Economic Outlook di Fedespedi anche buone notizie per le spedizioni  
italiane via nave e aereo

---

16/10/2025     **Shipping Italy**     137  
Venduto e già consegnato a cinesi il traghetto Moby Otta

---

# CORRIERE DELLA SERA

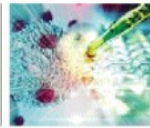
Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821  
Roma, Via Campana 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



**Cosa Nostra e la paranza**  
Palermo, l'ascesa  
dei giovani gangster  
di **Roberto Saviano**  
a pagina 21



**Il congresso a Berlino**  
Le cure innovative  
contro il cancro  
di **Vera Martinella**  
a pagina 23



VALLEVERDE

## Conti pubblici

### LE MISURE, IL BELLO E IL BRUTTO

di **Carlo Cottarelli**

**T**raendo ispirazione dal celebre film di Sergio Leone, vi spiego cosa mi sembra bello, brutto e cattivo nella «manovra» per il prossimo anno (come descritta nel recente Documento Programmatico di bilancio, Dpb). Partiamo dal bello, o per lo meno da quello che mi piace. La manovra non prende rischi sulla tenuta dei conti pubblici. Finiamo il 2025 con un deficit più basso dell'obiettivo del 3,3% del Pil fissato un anno fa e, mi ardisco a dire, penso che alla fine chiuderemo un po' sotto il 3% del Pil incluso nel Dpb, uscendo in anticipo dalla procedura di deficit eccessivo iniziata dall'Unione europea nel 2024. Per il 2026-28, viene confermato il tracciato di graduale calo del deficit definito l'anno scorso, e non sarei sorpreso se anche il prossimo anno il deficit consuntivo fosse più basso dell'obiettivo. Di positivo c'è anche che i 18 miliardi della manovra sono utilizzati in gran parte per validi scopi. I due miliardi e mezzo per la sanità porterebbero il rapporto tra spesa sanitaria e Pil al 6,5-6,6% nel prossimo triennio, su livelli un po' più alti di quel 6,4% a cui lo aveva lasciato il centrosinistra prima della crisi Covid. Buono anche il ritorno a forme di sostegno dell'investimento più simili a Industria 4.0 piuttosto che al fallimentare Transizione 5.0 e le spese per la famiglia e per alleviare la povertà. Infine, il taglio dell'Irpef, per quanto limitato ai redditi fino ai cinquantamila euro, e la detassazione degli aumenti salariali, vanno nella direzione giusta in presenza del calo dei salari reali dovuto all'inflazione del 2021-22.

continua a pagina 26

Il tycoon: abbiamo parlato anche di commercio dopo il conflitto. Oggi Zelensky a Washington

## «Vedrò Putin, basta guerra»

La telefonata fra Trump e lo zar. Il leader Usa: nuovo incontro a Budapest

di **Viviana Mazza**  
e **Marta Serafini**

**D**onald Trump e Vladimir Putin ieri si sono parlati a lungo. Tema principale, la fine del conflitto tra Russia e Ucraina. «Basta guerra, è stato un colloquio molto produttivo», ha scritto sui social il presidente americano. Poi ha annunciato che presto vedrà lo zar a Budapest, in Ungheria. Ancora non c'è una data precisa, ma già la prossima settimana si incontreranno alti rappresentanti dei due Paesi. A guidare la delegazione americana sarà il segretario di Stato Marco Rubio. Oggi, intanto, Volodymyr Zelensky sarà a Washington.

alle pagine 2 e 3

GIANNELLI

Il personaggio **Andrea Dominizi, premiato a 17 anni a Londra**

«Le foto a insetti e piante? Ho imparato sui social»

di **Paolo Virtuari**

A 17 anni, Andrea Dominizi, di Velletri, ha vinto il più importante concorso di fotografia naturalistica del mondo, categoria giovani, organizzato dal National History Museum di Londra.

a pagina 24

IL COMANDANTE GENERALE LUONGO

### «I carabinieri a Rafah al servizio della pace Verona, grande dolore»

di **Rinaldo Frignani**

a pagina 9

KARAGANOV, POLITOLOGO VICINO ALLO ZAR

### «Gli Stati Uniti non hanno interesse a fermare la Russia»

di **Marco Imarisio**

a pagina 2

IL FEMMINICIDIO DI MILANO

Il giudice: Pamela ha sofferto, si è accorta che stava morendo

di **Pierpaolo Lio**  
e **Rosanna Scardi**

Pamela ha subito violenze per un anno, prima di essere uccisa dal compagno che lei voleva lasciare. «Ha capito che stava morendo e ha sofferto», scrive il giudice. Il femminicidio deciso almeno una settimana prima.

alle pagine 18 e 19

## Manovra Giorgetti: io credo ai miracoli Contributo dalle banche, c'è l'intesa nel governo: 11 miliardi in tre anni

di **M. Cremonesi, Ducci, Falci, Sensini e Voltattorni**

Tassa sulle banche, dopo le frizioni fra Lega e FI il governo trova l'intesa: 11 miliardi in tre anni.

alle pagine 12 e 13

«MI CHIAMA CORTIGIANA»

### Meloni attacca: insulti da Landini

di **Fabrizio Caccia**

Meloni: «Mi ha definito cortigiana, la sinistra per criticarmi mi dà della prostituta», attacca la premier. E Landini: «Giudizio politico».

a pagina 10

VENETO, PARLA ZAIA

### «Venderemo cara la pelle»

di **Cesare Zapperi**

Assurdi i veti sulla sua lista, dice Zaia. «Dopo 15 anni di buon governo non lo accetto. Venderemo cara la pelle, i voti bisogna prenderli».

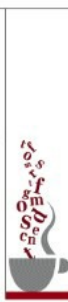
a pagina 11

## IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

### Casa Salis

**P**er Ilaria Salis la strage del cascinale di Castel d'Azzano è colpa anche della politica e del capitalismo, che non consentono a tutti di avere un tetto sopra la testa. Nessuno contesta all'euro-parlamentare il diritto di battersi contro gli sfratti e di denunciare la trasformazione della casa in bene di lusso. Ma dove proprio farlo prendendo spunto da una tragedia dell'ignoranza e della follia che ha mietuto morti e feriti? Possono davvero essere gli squinternati fratelli Ramponi il simbolo della lotta di classe contro il caro affitti? Chi, come Salis, si professa di sinistra dovrebbe avere un'attenzione speciale per gli esseri umani. E invece si ha l'impressione che per lei il «popolo» sia una entità astratta e le persone soltanto dei simboli, tutt'al più delle categorie



sociali. Altrimenti, prima di utilizzare una strage come strumento di battaglia politica, avrebbe pensato ai carabinieri uccisi, a quelli feriti e alle loro famiglie stravolte per sempre da un gesto che nessuna causa ideologica o economica può spiegare e tantomeno giustificare.

Non mi permetterei mai di darle consigli, ma poiché il suo partito ospita due geni del marketing politico come Fratoianni e Bonelli, chiedo a loro. Sicuramente le spiegheranno che è sempre una questione di timing. E che a volte è meglio scendere dalla giostra delle dichiarazioni a uso dei social e tacere. Almeno davanti alla morte, compresa quella di chi si guadagna da vivere difendendo uno Stato che a lei non piace.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Gentiloni, sempre più intervistato come "politico", accumula incarichi, cattedre e consulenze. Anche col Forum Ambrosetti a Cernobbio. Piccoli Renzi crescono**



Venerdì 17 ottobre 2025 - Anno 17 - n° 286  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

## E OGGI C'È ZELENSKY

**Il nuovo summit Trump-Putin sarà a Budapest**



◻ IACCARINO A PAG. 3

## RAFAH RESTA CHIUSO

**Il sondaggio: Hamas crolla al 5% a Gaza**

◻ ANTONIUCI E YAZJI A PAG. 5-6 E 7

## IL CONSIGLIO FORENSE

**"Cartabia, la legge peggiore di tutte: va abolita nel '26"**

◻ MASCAI A PAG. 11

## REGIONALI A NOVEMBRE

**Campania: Fico fa le liste "pulite" e molto politiche**

◻ DE CAROLIS A PAG. 11

## ICONA DEL NOVECENTO

**Fantozzi, mostra pazzesca che fa ridere e piangere**

◻ Angelo Molica Franco

Nella decima e ultima pellicola della serie dedicata al personaggio di Ugo Fantozzi, *Fantozzi 2000*. La clonazione, uscita nel 1999, a ridosso del nuovo millennio, il ragioniere nella scena finale incontra un alieno, vestito come lui. Giunto sulla Terra a seguito di una lunga epeopea nella Galassia, l'extraterrestre chiede se abbia finalmente trovato un mondo felice.

A PAG. 18



## Mannelli



## MANOVRA Dagli istituti 12 mld tra prestiti e nuove imposte

**Rissa sulla tassa alle banche Comuni "tosati" per Cortina**

■ Questi gli incassi promessi da Giorgetti all'Ue nel Dpb. L'ipotesi: tre interventi per aumentare le entrate, ma FI dice no. Ai ministeri tagli per 8 miliardi. Altri 70 milioni per le Olimpiadi

◻ PALOMBI E VENEMIALE A PAG. 8-9



## E una fettina di culo

◻ Marco Travaglio

Bisogna ringraziarli, questi pazzi scatenati che chiamiamo Ue, perché confessano senza neppure accorgersene: 6.800 miliardi in 10 anni per le armi (1.500 l'anno per ogni europeo, bimbi compresi). E tutti ai piedi di Zelensky che ci chiede "il 2,5% del vostro Pil per un totale di 60 miliardi nel 2026" (e una fettina di culo vicino all'osso no?) per continuare a perdere la guerra. Fino a un mese fa si davano il cambio nel segnalare ogni giorno terribili sconvolgimenti di droni senza vittime né danni, promettendo indagini per dimostrare che erano russi e che l'attacco di Putin era finalmente partito. Poi i servizi polacchi rivelarono che l'unica casa polacca danneggiata dal terribile attacco dei droni pseudo-russi l'aveva bombardata un missile polacco. E, dopo 20 giorni di avvistamenti quotidiani, i droni scomparvero dai cieli. E con essi le indagini per dimostrare che erano russi. Tanto ormai avevano ottenuto il loro duplice scopo. 1) Spaventare i popoli europei e far loro ingoiare le leggi di Bilancio dei 27 governi, con decine di miliardi rubati al Welfare per comprare armi, perlopiù Usa. 2) Giustificare il "Muro di droni" inventato da Von der Leyen, Kallas, Kubilius e altri svalvolati per ingrassare le industrie belliche soprattutto tedesche e salvare le altre distrutte dalle autosanzioni Ue.

Il guaio è che la gente continua a schifare il riarmo da 800 miliardi contro nemici immaginari. Così Ursula gli cambia nome per la terza volta: da "ReArm Europe" a "Prontezza 2030" (un ossimoro) a "Preservare la Pace" (con più armi: altro ossimoro). Il prossimo sarà "Diversamente Disarmo" o "Sex Bomb". Intanto i partiti del riarmo continuano a perdere milioni di voti, aggrappandosi al Le-cornu di turno, e quelli anti-riarmo (incredibilmente di destra) a guadagnarne. E ci mancherebbe che non accadesse. Mettetevi nei panni di un polacco che legge l'intervista a Rep del suo vicepremier Radek Sikorski: siccome l'Europa non ha più nemmeno gli occhi per piangere, deve devolvere "45-50 miliardi all'anno a Kiev per i prossimi tre anni". Cioè la guerra deve continuare fino al 2028, tanto si sa come andrà a finire: "La Russia ha perso la guerra di Crimea nel XIX secolo e quella col Giappone nel 1905", quindi perderà anche in Ucraina dove avanza da tre anni. Avendo studiato la storia su *Tirannologia*, gli sfugge la fine fatta da Napoleone e Hitler, quando Mosca non aveva ancora neppure le atomiche. La Merkel ci mette in guardia dai corresponsabili della guerra russo-ucraina: Polonia e Baltici. Tre anni e mezzo fa, in combattimento con Biden e Johnson, usarono Kiev per attirare Mosca nella guerra. Ora, siccome l'hanno persa, ci riprovano usando l'intera Europa. Cioè noi. Quando ci decidiamo a farla finita con questi dementi?

**RIARMO UE COSTA 1500 € L'ANNO A OGNI CITTADINO, BIMBI INCLUSI**

# 6.800

# MILIARDI

**SPESA MONSTRE PER 10 ANNI URSULA**  
**MULTIPLICA PER 8 GLI 800 MLD DEL REARM**

◻ CARIDI A PAG. 2-3

**I DEM GIÀ PRONTI ALLA DIFESA**  
**Gcap e altri cacciabombardieri: il Pd voterà Sì col centrodestra**

◻ MARRA E SALVINI A PAG. 2-3

## LE NOSTRE

### FIRME

- Basile a pag. 13
- Fini a pag. 16
- Di Cesare a pag. 13
- Barbacetto a pag. 13
- Baldan a pag. 17
- Luttazzi a pag. 12



## LA LISTA: GRECI, BULGARI, ITALIANI

**Paragon e altri spyware: 35 giornalisti scomodi spiati nei Paesi europei**

◻ DELLA SALA E PACELLI A PAG. 10

## La cattiveria

Tajani: "No a tassa sugli extraprofiti, dev'essere una scelta condivisa". Perché le imposte sono imposte fino a un certo punto

LA PALESTRA/MARCO FARFARANA





**CARABINIERI UCCISI, SALIS INSISTE: «IO FRAINTESA, MA LO STATO HA COLPE»**  
Borgia a pagina 13

**IL DOLORE DEL GIP PER PAMELA: «MOLTA AMAREZZA, LEI NON DENUNCIÒ»**

Fucilieri a pagina 15



**PROCEDIMENTO SULLA JUVENTUS: HA VIOLATO IL FAIRPLAY FINANZIARIO**  
Latagliata a pagina 31



la stanza di  
*Vittorio Feltri*  
alle pagine 20-21  
**Chi piange i terroristi**



# il Giornale

50  
il Giornale



VALLEVERDE

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

VENERDÌ 17 OTTOBRE 2025

DIRETTORE DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 246 - 1.50 euro\*\*

**Editoriale**

## A LEZIONE DI PROPAGANDA

di Alessandro Sallusti

«Meloni? È solo una cortigiana», ha detto Maurizio Landini l'altra sera a Di Martedì. Giovanni Floris aveva impostato tutta la trasmissione su cinque clip video che riguardavano Giorgia Meloni, Donald Trump e la ministra Roccella, ripetute ossessivamente per tutto l'arco della serata e sottoposte di volta in volta al giudizio dei suoi ospiti, ben dodici fino a mezzanotte (Veltroni, Schlein, Landini, Renzi i più famosi), tutti rigorosamente e dichiaratamente di sinistra. Per carità, ognuno interpreta il concetto di pluralismo come meglio crede e una tv privata è libera di fare ciò che crede. Quello che mi ha colpito è la tecnica quasi militare: ripetere all'infinito lo stesso concetto è infatti il primo punto della scienza che regola la propaganda. Qualcuno si è preso la briga di definire gli altri: scegliere un avversario e insistere sull'idea che sia lui la fonte di tutti i mali; fare di tutta l'erba un fascio, riunendo chiunque faccia del male in un'unica categoria; dare costantemente la colpa all'avversario o riversare su di lui i propri difetti; trasformare qualsiasi aneddoto, per quanto piccolo o banale, in un fatto da cui dipende la sopravvivenza della società; qualsiasi propaganda deve essere popolare e adattare il suo livello al meno intelligente degli individui a cui è diretta; la propaganda deve limitarsi a un numero piccolo di idee e ripeterle instancabilmente, presentandole ogni volta da un punto di vista diverso, che però riporti sempre allo stesso concetto; diffondere idee che denigrano l'avversario in grandi quantità e a grande velocità; presentare delle informazioni confermate, almeno in apparenza, da fonti solide, anche se in fondo vengono mostrate solo in modo parziale; non realizzare dibattiti su argomenti su cui non si hanno motivazioni abbastanza convincenti, e allo stesso tempo nascondere le notizie che favoriscono l'avversario; utilizzare miti o pregiudizi nazionali o culturali per risvegliare una componente viscerale che alimenti determinate pratiche politiche; convincere i cittadini del fatto che è necessario pensarla come gli altri, creando una falsa unanimità. Dimenticavo, questo decalogo che l'informazione di sinistra applica a piene mani, come è successo martedì, è stato pensato e scritto su un pugno da Joseph Goebbels, capo della propaganda di Hitler.

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

## TASSE, BONUS & C.

### Ecco chi ci guadagna (e quanto) dalla manovra

Fino a 440 euro in più in busta paga. La maggioranza trova l'accordo sulle banche

SANGALLI (CONFCOMMERCIO)

«Serve uno sforzo per il ceto medio»

Marcello Zacché a pagina 4

Gian Maria De Francesco

■ La manovra 2026 è improntata su due parole d'ordine: equilibrio e fiducia. Si deve guardare al futuro senza però lasciare in eredità altro debito pubblico. Il governo punta a sostenere famiglie e imprese, senza rinunciare al percorso di rientro dei conti pubblici. Non è un'impresa per nulla facile o scontata.

La linea del Documento programmatico di bilancio (Dpb), inviato ieri a Bruxelles, è prudente ma ambiziosa, come nello stile del ministro Giorgetti, e mira a conciliare crescita e sostenibilità finanziaria, accompagnando l'Italia fuori dalla procedura per disavanzo eccessivo e cercando di guardare al ceto medio.

alle pagine 2-3

## DALLA «RIVOLTA SOCIALE» AGLI INSULTI

### Landini da legare

Il leader Cgil: «Meloni cortigiana». Lei: «Mi dà della prostituta. E il rispetto per le donne?». La Schlein tace

■ Maurizio Landini, segretario della Cgil, definisce Giorgia Meloni una cortigiana. La premier fa notare che quella parola ha un significato ben preciso. È una grave offesa verso una donna e arriva da chi si permette di dare lezioni morali agli altri.

Signore a pagina 5

ZELENSKY ALLA CASA BIANCA

Trump sente Putin «Vertice da Orbán»

Valeria Robecco

■ L'annuncio di Trump: «Vedrò Putin a Budapest. Dopo la guerra faremo affari insieme». La soddisfazione di Viktor Orbán.

con Allegrì a pagina 9

## Caso Eni, 8 mesi in appello

### Pena confermata al pm De Pasquale

Luca Fazzo a pagina 12



PROVE TACITE Il procuratore milanese Fabio De Pasquale

## GIÙ LA MASCHERA

### CALMA E SESSO

di Luigi Mascheroni

Insomma, è bastato che il governo provasse a regolamentare - non a vietare - l'educazione sessuale nelle scuole, calibrandola per età e coinvolgendo le famiglie, che l'ala progressista del Paese, orfana del pacifismo per mancanza di guerre, si gettasse sugli scarti della propaganda gender.

E così, capeggiata dall'eurodeputato Pd Alessandro Zan - uno che non sa definire chi è donna e chi non lo è, ma vuole insegnare alle mamme come educare i figli, lui che difende popoli in cui si sposano a forza le dodicenni - subito si è stracciato il corsetto con gli strass urlando scandalizzato al ritorno del Medioevo! Vade retro, Orsetti, unicorni, dildò, carri e campi



larghi.

Detto che, se dovessimo scegliere a chi affidare l'educazione sessuale dei figli, tra nostra moglie e un'attivista Lgbtq butteremmo giù Cathy La Torre, ci chiediamo: 1) cosa c'entra l'educazione sessuale con la prevenzione della violenza di genere, cosa sulla quale insiste il fronte progressista? 2) perché la comunità Lgbtq è ossessionata dai bambini e il sesso? 3) perché è sbagliato pensare che la scuola debba occuparsi di istruzione e le famiglie dell'educazione? 4) perché dobbiamo fidarci di Zan, uno che vuole introdurre il reato di opinione per chi non condivide la sua?

Si inizia con una simpatica drag queen in aula, si finisce con il transessualizzare chirurgicamente i bimbi. E poi. La sinistra-sinistra con le sue idee, e le sue ideologie, l'abbiamo già tutti i giorni in piazza, in tv, al cinema. Non vorremmo ritrovarcela anche nelle mutan-

## all'interno

### IL SONDAGGIO

Anche a sinistra convinti: pace merito di Donald  
di Antonio Noto

■ Italiani ottimisti dopo l'accordo per Gaza. Questa la sintesi del sondaggio condotto dall'Istituto Noto per il Giornale.

a pagina 10

### L'ALLARME

I servizi segreti: « Hamas tra noi, sono migliaia »

di Fausto Biloslavo

■ Hamas è già in mezzo a noi, in Italia e in Europa con migliaia di simpatizzanti e agenti infiltrati grazie a permessi di soggiorno.

a pagina 7

**VIVINDUO**  
FERBRE E DOLORI INFLUENZALI  
CONGESTIONE NASALE

può iniziare ad agire dopo 15 minuti

VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e pseudoefedrina che può avere effetti riduttori anche gravi, leggere alterazione della vista, sonnolenza. Autocensura del 05/09/2025. TREVIGLIO/25

A. MURARI

# IL GIORNO

**Luce!**

La forza della spontaneità

VENERDÌ 17 ottobre 2025  
1,60 Euro

**Nazionale Lodi Crema Pavia +**

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



**UE DISARMATA**

**GARLASCO** Le frasi degli ex carabinieri. E torna Savu

Sempio, il 2017 a verbale  
«Venditti aveva fretta»  
Il malore della mamma

G. Moroni e Zanichelli a pagina 15

**LA POSTA DI Cate**  
Racconta la tua storia,  
invia una mail a  
lapostadiccate@quotidiano.net  
**DOMANI ALL'INTERNO**



## Sì al contributo delle banche Oggi via libera alla manovra

Tensione in maggioranza, Forza Italia blocca la tassazione degli extraprofitti. Poi l'intesa  
Misure per le imprese, torna il sistema di deduzioni fiscali per chi ammoderna gli impianti

Marin e Troise  
alle p. 4 e 5

### LE DUE GUERRE

Ucraina, gli Usa: pace possibile

**Trump-Putin  
al telefono 2 ore  
«Ci vediamo  
a Budapest»**



Mantigioni a pagina 11

Il Vaticano e il Medio Oriente

**Il Papa: criminale  
l'uso della fame  
come arma**

G. Rossi alle pagine 10 e 11



Pamela Genini, 29 anni,  
uccisa martedì a Milano  
dall'ex Gianluca Soncin

## Pamela si è accorta di morire Femminicidio deciso da giorni

Un inferno di botte e umiliazioni durato mesi e sfociato nel massacro a Milano con 24 coltellate di Pamela Genini da parte dell'ex, Gianluca Soncin, 52 anni. La 29enne si sarebbe resa conto della sua fine. Nell'abitazione del killer sono

stati trovati una pistola, 13 coltelli e un altro mazzo di chiavi oltre a quello usato per entrare in casa di lei. Contestata la premeditazione: delitto deciso da giorni

Giorgi, Palma e Prosperetti alle pagine 2 e 3

### DALLE CITTÀ

**CUNARDO** L'imprenditore Edoardo Sarchi



**Ucciso in Albania  
con una fucilata  
Si costituisce  
il presunto killer**

Formenti a pagina 19

**PAVIA** Drama a Cremosano, era al Nucleo investigativo

**Schiacciato dal suo furgone:  
la vittima un militare dell'Arma**

Marziani nelle Cronache

**COMAZZO** Sei stranieri arrestati

**Assalti esplosivi ai bancomat  
Blitz all'alba: presa la banda**

Servizi nelle Cronache

**MILANO CORTINA** Malagò svela la 'prima' a San Siro

**Le Olimpiadi:  
i due bracieri  
e un omaggio  
ad Armani**



Lorenzo nelle Cronache



Botta e risposta in tv e sui social  
Il leader Cgil: giudizio politico

**Meloni si infuria  
contro Landini  
che la definisce  
una «cortigiana»  
alla corte Usa  
Lei: è sessista**

Coppari a pagina 6



Oggi e domani a Palazzo Vecchio  
con Conti, Mentana e Pizzaballa

**'Senza filtri',  
il coraggio  
di essere autentici  
Si alza il sipario  
a Firenze su Luce!,  
il nostro festival**

Grazi a pagina 24

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

**emanuela®**

**MODA  
COMFORT  
BENESSERE**

**Domani su Alias**

**MOZAMBICO** Incontro con Barbara Hofmann che dal 1991 si prende cura con la sua organizzazione dei bambini in estrema povertà

**Le Monde diplomatique**

**IN EDICOLA** New York, un sindaco socialista? Stati Uniti, Trump contro la finanza. Palestina, i colpevoli e i loro complici

**Visioni**

**ROBYN HITCHCOCK** L'autobiografia del cantautore inglese: «La mia vita concentrata in un anno: il 1967»

Paola De Angelis pagina 14

■ CON ESSENZIALMENTE PINTORI  
■ EURO 2,50  
■ CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE  
■ EURO 2,00

# il manifesto

quotidiano comunista

VENERDÌ 17 OTTOBRE 2025 - ANNO LV - N° 246

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Ursula von der Leyen assiste alla presentazione di una simulazione di droni da combattimento foto di Ronald Wittek/Ansa

**La spesa militare dei Paesi dell'Unione europea sta per toccare il traguardo dei 400 miliardi. E procediamo verso il «big bang», esulta la Commissione. Ma ognuno spende per sé: il 90% del costo ricade sui bilanci nazionali, a scapito della spesa sociale. Mangeremo armi**

pagine 2 e 3



## Droni a colazione

**Un futuro già scritto**

**Economia di guerra permanente**

FRANCESCO VIGNARCA

Non è un fantasma, è un Moloch quello che attraversa l'Europa e ne ipoteca il futuro. È la militarizzazione del discorso politico e dell'economia.

— segue a pagina 11 —

**all'interno**

**Guerra all'Ucraina**  
**Trump sente Putin: «Ci incontreremo a Budapest»**

Alla vigilia dell'arrivo di Zelensky alla Casa Bianca, che sperava di concludere sui missili Tomahawk, Trump sente Putin. Appuntamento da Orbán

SABATO ANGIERI  
PAGINA 3

**GLI STATI UNITI: RECUPERARE I CORPI DEGLI OSTAGGI È «UN PROCESSO LUNGO E RACCAPRICCIANTE»**

## Netanyahu: «Il lavoro non è finito»



■ «La lotta non è finita - afferma Netanyahu - ma una cosa è chiara oggi: chiunque alzi una mano contro di noi sa già che pagherà un prezzo molto pesante. L'accusa a Hamas è di non aver rispettato gli accordi di cessate il fuoco, perché solo pochi corpi degli ostaggi sono

stati riconsegnati alle loro famiglie. Ma lo stesso presidente Usa Donald Trump ha sostenuto che il recupero dei cadaveri tra le macerie di Gaza è un processo raccapricciante, lungo e complicato. Il valico di Rafah resta chiuso, e gli attacchi nella Striscia continuano a fare vit-

time: tre persone uccise ieri. Intanto, nella Cisgiordania occupata, un bambino di 11 anni, Mohammad Al-Hallaq, è stato ucciso dai soldati israeliani mentre giocava a pallone nel cortile di una scuola nel villaggio di al-Rihiya, a sud di Hebron. **ELIANA RIVA A PAGINA 4**

**NELLA STRISCIA CRESCONO GLI AFFITTI**  
**In cerca di un tetto prima del freddo**

■ Con l'«accordo di pace» inizia nella Striscia la compravendita di ruderi. Migliaia di famiglie cercano un riparo per lasciare le tende. Sui social si

moltiplicano gli annunci: vendesi case anche se colpite dalle bombe. E intanto crescono esponenzialmente gli affitti. **MICHELE GIORGIO A PAGINA 4**

**FRANCIA**

**Il Lecomu2 si salva, ma non è finita qui**



■ Il primo ministro Sébastien Lecomu regge, grazie ai socialisti, alle due mozioni di sfiducia presentate dagli insoumis e dal Rassemblement national. È l'epilogo certificato del Nuovo fronte popolare. Ora lo aspettano 70 giorni di fuoco: la fine dell'anno è la data ultima per la finanziaria. **MEPILLO, ORTONA A PAGINA 7**

**LO SCONTRO**

**Meloni contro Landini: «Da lui insulti sessisti»**



■ Giorgia Meloni tuona contro Maurizio Landini con un post sui social, accusandolo di averla definita «cortigiana» martedì su La 7. «La sinistra per criticare una donna le dà della prostituta». Il leader Cgil: «La mia era una critica politica per la subalternità a Trump su Gaza». **CARUGATI A PAGINA 8**

**UNIVERSITÀ**

**La valutazione sotto controllo del governo**



■ Se la riforma della governance degli atenei è ancora in bozza, quella dell'Anvur (Agenzia di valutazione del sistema universitario) viaggia spedita: è in discussione alla Camera. La ratifica dietro i due provvedimenti è la stessa: mettere sotto il controllo del governo la ricerca. **CIMINO A PAGINA 10**

**Violenza e patriarcato**

**È tempo che nel movimento entri il rapporto tra i sessi**

LEA MELANDRI

Danno ancora fastidio quei «soggetti imprevedibili», donne e studenti, che oltre mezzo secolo fa hanno ribaltato l'idea di cultura e di politica portando allo scoperto e mettendo in primo piano esperienze universali dell'umano.

— segue a pagina 11 —



11517  
 Poste Italiane SpA - In a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/C/PM/232103  
 01002929130000



# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CICLO III - N° 286  
ITALIA  
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 17 Ottobre 2025 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

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

## Il rilancio di Bagnoli

Ex Nato, nasce la "casa" dell'Audiovisivo scuola intitolata a Rosi

Cristiano Tarsia a pag. 12



## Tra musica e confessioni

Ritorno a sorpresa di Angelina Mango: esce «Caramè»

Federico Vacalebre a pag. 13



## L'editoriale

Baricentro Napoli

L'ITALIA TORNA

MOTORE

DEL

MEDITERRANEO

di Giuliano Noci

L'Italia riaccende il motore del Mediterraneo. E Napoli è la nuova officina della diplomazia. C'è chi parla del Mediterraneo come di un mare di storia, chi come di un crocevia di culture, chi come di un eterno campo minato. La verità? È un motore. Un motore affascinante, ma che da tempo gira a vuoto, ingolfato da guerre, tensioni e retorica. E oggi, con i Dialoghi Mediterranei - MED 2025 che approdano per la prima volta a Napoli, l'Italia prova a riaccenderlo.

Non è un caso che la Farnesina abbia scelto proprio qui, nel cuore del Mezzogiorno, di far sfilare ministri, ambasciatori e analisti da tre continenti. Napoli è molto più di un fondale pittoresco: è il banco di prova di una diplomazia che vuole tornare protagonista. In un mondo che parla a colpi di sanzioni, tweet e missili, l'Italia sceglie di parlare di pace. E lo fa nel modo più napoletano possibile: mescolando coraggio e teatro, sostanza e stile. Il motore del Mediterraneo, si sa, ha bisogno di carburante. E il carburante, oggi, si chiama credibilità. Dopo anni in cui Roma sembrava arrancare tra prudenza e irrilevanza, la vicinanza con Washington — rinsaldata con pragmatismo e senza complessi di inferiorità — restituisce all'Italia coppia motrice. Non è solo questione di alleanze militari o di posture atlantiche: è la consapevolezza che parlare con gli Stati Uniti da partner, e non da comprimari, rende la voce italiana più udibile tra Tel Aviv e Ramallah, tra Il Cairo e Beirut. Non serve essere meccanici per capire: se vuoi che il motore riparta, devi avere buone connessioni. E l'Italia, oggi, ne ha di nuove.

Continua a pag. 35

Le interviste del Mattino Il ministro della Giustizia Carlo Nordio

## «Processi complessi, attenti sui trasferimenti dei giudici»

Caso Moccia, appello al Csm: meno cambi di collegio nei giudici E sulla mobilitazione dell'Anm: in Tribunale inopportuna la protesta

Leandro Del Gaudio a pag. 7



## IL PROGETTO DI FONDAZIONE SEVERINO E MINISTERO



Nel segno di Eduardo un teatro per i ragazzi del carcere di Nisida

Del Gaudio a pag. 6

# Napoli, la diplomazia della pace

► Israele e Palestina, i ministri al "Med dialogues". Tajani: «Una nuova fase di speranza»

Lorenzo Calò

Napoli, alla convention Med il ministro Tajani incontra gli omologhi di Israele e Palesti-

na: una nuova fase di speranza. Il massaggio del presidente Mattarella: tutti sostengono questo cammino.

A pag. 2

Santonastaso e Troise a pag. 3

## I bomber di Napoli e City in vetta alla classifica di ottobre: 6 reti ciascuno



## Hojlund-Haaland: i giganti del gol

Bruno Majorano a pag. 14

IL DESTINO DI GAZA NELLE MANI DEGLI ARABI

di Stefano Silvestri a pag. 35

L'EUROPA CHIAMATA ALLA PROVA DEL SUD

di Umberto Ranieri a pag. 35

## Trump chiama Putin e vede Zelensky: stop all'ingloriosa guerra

Vertice bis a Budapest, Orban: siamo pronti Oggi il presidente ucraino alla Casa Bianca

Marco Ventura a pag. 4

## Manovra, raggiunta l'intesa sulle banche

Aumentano le sigarette 8 miliardi di tagli per i ministeri

Andrea Pira a pag. 8

## Verso le elezioni

LA SFIDA A SINISTRA SU CHI SARÀ IL LEADER

di Luca Ricolfi

La vittoria dell'alleanza progressista in Toscana ha riaperto qualche speranza a sinistra, dopo le sconfitte nelle Marche e in Calabria.

Continua a pag. 35

## La polemica

Landini, insulto sessista a Meloni Lei: obnubilato dal rancore

Mario Ajello

Landini definisce Giorgia Meloni "cortigiana" in tv, scatenando una bufera. La premier replica: obnubilato dal rancore, sinistra ipocrita.

A pag. 9

**VIVINDUO**

**FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI**

**CONGESTIONE NASALE**

**VIVINDUO**

**FEBBRE e CONGESTIONE NASALE**

**15 MINUTI**

**può iniziare ad agire dopo**



# Il Messaggero



€ 1,40\* ARNO 147 - N° 280  
ITALIA  
Sped. in A.P. 01.03.2003 con L.48/2004 art.1 c.1 DCS RM

NAZIONALE

Venerdì 17 Ottobre 2025 • S. Ignazio di Antiochia

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](#)

## Il documentario

**Il legame tra Moss e Lucien Freud: la moda si fa arte**

Cutuli a pag. 17



## Problemi muscolari

**La serie A ha fatto crac. Finora già 78 infortuni «Calendari troppo fitti»**

Lengua nello Sport



## Il torneo di Riad

**Sinner travolge Djokovic in 2 set. Finale con Alcaraz**

Martucci nello Sport



## Verso le Politiche

**LA SFIDA A SINISTRA SU CHI SARÀ IL LEADER**

Luca Ricolfi

La vittoria dell'alleanza progressista in Toscana ha riacceso qualche speranza a sinistra, dopo le sconfitte nelle Marche e in Calabria. Le speranze di un'inversione di tendenza, tuttavia, sono mitigate dalle preoccupazioni per l'astensionismo, cresciuto di ben 15 punti in Toscana, e per la crisi del Movimento Cinque Stelle, ossia di quello che - sulla carta - è il principale alleato del Pd in vista delle elezioni politiche del 2027. Alcuni analisti e sondaggi fanno notare che l'astensionismo è un pericolo soprattutto per la sinistra: a differenza che in passato, sarebbero proprio i suoi elettori a disertare le urne quando non apprezzano le proposte dei leader progressisti. I due grandi mali dell'alleanza di sinistra, dunque, sarebbero l'astensionismo e la "evaporazione" del Movimento Cinque Stelle.

Questa analisi, a prima vista, ha una sua plausibilità. La crisi del Movimento Cinque Stelle è conclamata, e l'ascesa del "partito dell'astensione" è da decenni il leitmotiv dei media all'indomani di ogni consultazione elettorale. A ben vedere, però, le cose sono molto più complicate di come appaiono.

Intanto, non è vero che nelle ultime tre consultazioni regionali abbiamo assistito a un'impennata dell'astensionismo. L'impressione di un aumento è dovuta a un banale errore tecnico-metodologico: la partecipazione elettorale viene confrontata con quella del 2020, in cui il dato di Toscana e Marche (...)

Continua a pag. 25

## Manovra, sigarette più care e bonus detassati nella Pa

► Raggiunta l'intesa sulle banche. Tagli da 8 mld ai ministeri

ROMA. Vertice a Palazzo Chigi, raggiunta l'intesa in maggioranza: «Non tocca gli extraprofiti delle banche». I ministeri saranno chiamati a contribuire alla manovra nei prossimi tre anni. Aumenterà il prezzo delle sigarette fino a 15 euro in tre anni. Bassi, Bechis e Pira alle pag. 2 e 3

## La polemica

**Landini, insulto sessista a Meloni. Lei: sinistra ipocrita**

Mario Ajello

Landini definisce Giorgia Meloni "cortigiana" in TV, scatenando una bufera. A pag. 8

## Ankara invia gli specialisti del dopo sisma

**Gaza, i corpi dei rapiti non si trovano. Torna la normalità: mercati affollati**

Mauro Evangelisti

Hamas non ha ancora restituito i corpi di 19 ostaggi israeliani su 28 previsti dall'accordo. La vicen-



da rischia di far saltare la tregua: il Forum delle famiglie dei rapiti chiede a Israele di sospendere ogni altra fase.

A pag. 7 Vita a pag. 7

**I nuovi stili di vita CULLE VUOTE. IL RIMEDIO NON È SOLO ECONOMICO**

Paolo Balduzzi

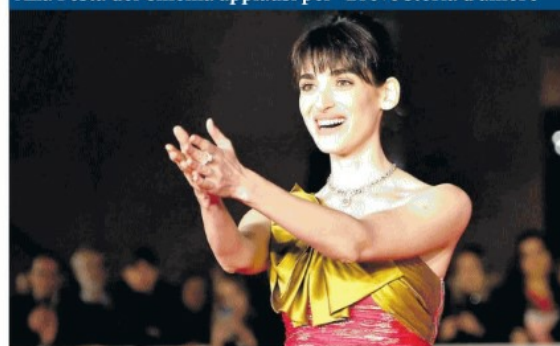
Un bravo senatore, qualche anno fa, dichiarava a una trasmissione (...)

Continua a pag. 25

## Trump-Putin: «Segnali di pace»

► Lunga telefonata alla vigilia dell'arrivo di Zelensky alla Casa Bianca. Donald: grandi progressi ci vedremo a Budapest per metter fine a questa guerra. Putin: «Dannosi i Tomahawk a Kiev»

Alla Festa del Cinema applausi per "Breve storia d'amore"



**Pilar Fogliati, il tradimento come cura**

Pilar Fogliati, 32 anni, al Festival del Cinema di Roma (AG TGIAT) Ravarino e Satta alle pag. 22 e 23

ROMA Il presidente Usa telefona a Putin: «Ci vedremo a Budapest». Rosana e Ventura alle pag. 4 e 5

**Il calvario di Pamela «Il killer aveva già provato a strangolarla»**

► Il Gip: Soncin in cella, trovati a casa sua 13 coltelli e pistole scacciacani. Le minacce da oltre un anno

Claudia Guasco

Giuliana Soncin, 52 anni, ha ucciso la compagna Pamela Genini in una spedizione premeditata, pianificata da almeno una settimana. Si è presentato con due coltelli per colpirla 24 volte mentre lei lo supplicava di fermarsi. L'ex fidanzato: «Il killer aveva già provato a strangolarla».

A pag. 11 Pozzi a pag. 11

**Inchiesta sulle cause Studenti e prof intossicati, evacuato un liceo a Pescara**

PESCARA Allarme al liceo Marconi: 50 persone non riescono a respirare, sei i ricoverati. Milletti e Perilli a pag. 12

## Ne mancano 800mila



**Badanti in fuga: il 60% cerca un lavoro diverso**

ROMA La fuga di colf e badanti: il 60% cerca un altro lavoro. Anziani sempre più soli: secondo l'Istat in 5 anni si sono persi 112mila collaboratori domestici. Bisozzi e Pace a pag. 13

**DAL 5 SETTEMBRE AL 30 NOVEMBRE 2025 concorso a premi**

**500.000 euro**

**vincite immediate di Buoni Spesa**

**Pewex**

## Il Segno di LUCA

**PESCI NUOVI INIZI**

La Luna ti guarda negli occhi con uno sguardo ignico che ti consente di dimenticare tutto quello che non hai bisogno di ricordare per poter ricordare cose che avevi dimenticato. È un gioco di seduzione, che istintivamente tendi a riproporre a tua volta, approfittando di Giove che infonde nuova linfa all'amore. Di fronte al tuo entusiasmo è impossibile resistere alla tentazione del piacere, simpatia e divertimento faranno resto.

**MANTRA DEL GIORNO**  
L'ignosvesti i panni della routine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo pag. 25

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

# il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 17 ottobre 2025  
1,80 Euro\*

Nazionale - Imola+

La forza  
della spontaneitàFONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

UE DISARMATA

BOLOGNA Vildoza (Virtus) era con la moglie

**Il campione del basket  
arrestato e poi liberato  
«Sanitari aggrediti»**

Tempera e Mazzoni a pagina 13

**LA POSTA DI Cate**  
Racconta la tua storia,  
invia una mail a  
[lapostadicate@quotidiano.net](mailto:lapostadicate@quotidiano.net)  
**DOMANI ALL'INTERNO**



## Sì al contributo delle banche Oggi via libera alla manovra

Tensione in maggioranza, Forza Italia blocca la tassazione degli extraprofitti. Poi l'intesa  
Misure per le imprese, torna il sistema di deduzioni fiscali per chi ammoderna gli impianti

Marin e Troise  
alle p. 4 e 5

### LE DUE GUERRE

Ucraina, gli Usa: pace possibile

**Trump-Putin  
al telefono 2 ore  
«Ci vediamo  
a Budapest»**



Mantigioni a pagina 11

Il Vaticano e il Medio Oriente

**Il Papa: criminale  
l'uso della fame  
come arma**

G. Rossi alle pagine 10 e 11



Pamela Genini, 29 anni,  
uccisa martedì a Milano  
dall'ex Gianluca Soncin

## Pamela si è accorta di morire Femminicidio deciso da giorni

Un inferno di botte e umiliazioni durato  
mesi e sfociato nel massacro a Milano  
con 24 coltellate di Pamela Genini da  
parte dell'ex, Gianluca Soncin, 52 anni.  
La 29enne si sarebbe resa conto della  
sua fine. Nell'abitazione del killer sono

stati trovati una pistola, 13 coltelli e un  
altro mazzo di chiavi oltre a quello usato  
per entrare in casa di lei. Contestata la  
premeditazione: delitto deciso da giorni

Giorgi, Palma e Prosperetti alle pagine 2 e 3

### DALLE CITTÀ

RIMINI L'ex imprenditore nautico



**Semilibertà  
per Lolli, la sua vita  
diventa un film  
di Oliver Stone**

Muccioli a pagina 16

BOLOGNA Dopo nove ore di requisitoria

**Gualandi uccise la vigilessa  
La Procura chiede l'ergastolo**

Gabrielli in Cronaca

BOLOGNA Incontro tra negozianti e Municipio

**Cantiere della Garisenda,  
il Comune rassicura le attività**

Carbutti in Cronaca

IMOLA Lui si scusa: «Non volevo colpirlo»

**Vigile investito  
La Procura  
scagiona il papà  
di Kimi Antonelli**



Agnesi a pagina 13 e in Cronaca

Botta e risposta in tv e sui social  
Il leader Cgil: giudizio politico

**Meloni si infuria  
contro Landini  
che la definisce  
una «cortigiana»  
alla corte Usa  
Lei: è sessista**

Coppari a pagina 6

Oggi e domani a Palazzo Vecchio  
con Conti, Mentana e Pizzaballa

**'Senza filtri',  
il coraggio  
di essere autentici  
Si alza il sipario  
a Firenze su Luce!,  
il nostro festival**

Grazi a pagina 24

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

**emanuela®**

**MODA  
COMFORT  
BENESSERE**



VENERDÌ 17 OTTOBRE 2025

# IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,50 € con TV SORRISI E CANZONI in Liguria - 1,80 € in tutte le altre zone - Anno CCCCXIX - NUMERO 246, 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

## EDITORI CONTRO GOOGLE

## L'ALGORITMO CHE UCCIDE L'INFORMAZIONE

MAURO BARBERIS

A lzi la mano chi, usando Google, il monopolista di fatto dei motori di ricerca, non ha notato che da qualche tempo, qualsiasi domanda gli si rivolga, compare come prima risposta, in alto, un riassunto seguito dall'avvertenza, in piccolissimo, di non fidarsi troppo. Si chiama AI Overview (letteralmente: panoramichette) e, in effetti, come ogni altro servizio di intelligenza artificiale generativa, si limita ad associare dati già presenti in rete e a fornire solo la risposta statisticamente più probabile.

La notizia è che la Federazione Italiana Editori Giornali (Fieg), come altre associazioni europee dell'informazione, ha sporto un reclamo contro Google presso il Garante italiano della comunicazione (Agcom), in base al Digital Services Act dell'Unione Europea: Overview, infatti, fa concorrenza sleale ai siti d'informazione veri, anzitutto quelli dei giornali. L'utente di Internet, infatti, è scoraggiato dall'informarsi davvero, e finisce per prendere per oro colato una semplice media statistica di (dis)informazioni disponibili in rete. Per fare un esempio: se un giorno i tifosi genovesi smettessero di usare Internet, prima o poi alla domanda "Quali sono le squadre di Genova?" Overview risponderebbe "la Sampdoria" (e basta).

Il reclamo si estende a un altro servizio di Google, AI Mode, che occulte le fonti delle informazioni di Overview: proprio ciò che distingue l'informazione dal sentito dire. L'iniziativa della Fieg è dunque sacrosanta, e qui ci si limiterà ad avanzare tre suggerimenti per renderla più efficace. Primo, i riassunti come Overview non possono diventare obbligatori, come ora; non devono comparire come prima o unica risposta alla domanda, ma come un servizio scelto da chi si accontenta del sentito dire. Secondo, devono indicare le proprie fonti: e se queste si riducono ad associazioni statistiche di dati, devono avvertire l'utente. Terzo, devono indicare anche fonti attendibili fra le quali i siti dei giornali e delle agenzie di stampa: come del resto faceva sino a poco tempo fa lo stesso algoritmo di Google, che proprio per questo è diventato il motore di ricerca per antonomasia. In una frase: Google non può sostituire l'informazione ma solo contribuirvi, come ha fatto finora.

L'autore è ordinario di Filosofia del diritto all'Università di Trieste

## L'ANNUNCIO DI CONTI PER SANREMO 2026

### Ecco le regole del Festival In gara 26 big, cover il venerdì

TIZIANA LEONE / PAGINA 32



## NUOVO DISCO ANCHE PER IRAMA

### Angelina Mango dopo un anno torna con un album a sorpresa

CLAUDIO CABONA E RENATO TORTAROLO / PAGINA 33



SI CHIAMERÀ "PORTI D'ITALIA S.P.A." E AVRÀ CAPITALE PUBBLICO. COORDINERÀ I RAPPORTI TRA STATO E AUTHORITY. SALVINI AL SENATO: ABBIAMO PROGETTI AMBIZIOSI

# Riforma dei porti, pronto il testo

## Nasce una società da 500 milioni

Manovra, c'è l'accordo sulle banche. I lavori usuranti esclusi dall'aumento dell'età pensionabile

La riforma dei porti arriva al rush finale. La bozza del testo che ha iniziato a circolare definisce gli elementi principali, a iniziare dalla nascita della società "Porti d'Italia spa", con un capitale interamente pubblico da 500 milioni. A questa realtà spetteranno decisioni strategiche e il coordinamento dei rapporti tra Stato e Authority. Passi avanti anche per la manovra. Accordo in maggioranza sul contributo delle banche.

GALLOTTI, IZZO, QUARATI  
E ALTRI SERVIZI / PAGINE 2-3 E 10-11

## LAGENOASHIPPINGWEEK

Alberto Ghiara / PAGINA 12

## Salerno: «Per i giovani grandi potenzialità

### Le imprese agiscano»

Ugo Salerno, presidente del Rina, intervistato alla Shipping Week dal direttore Michele Brambilla: «Le imprese genovesi si sveglino. Per i giovani ci sono grandi potenzialità».

## IN LIGURIA

Guido Filippi / PAGINA 9

## Disavanzo delle Asl

### E la Regione taglia i premi ai direttori

Il presidente della Regione Marco Bucci ha deciso di tagliare i premi ai direttori generali di Asl e ospedali per avere provocato un pesante disavanzo nel bilancio 2024.

## IL COLD CASE



## Cella, la sentenza a metà dicembre

### Sfogo di Soracco

Tommaso Fregatti / PAGINA 7

È attesa per il 18 dicembre la sentenza del processo per il delitto Nada Cella. Ieri in udienza lo sfogo di Soracco: «Un calvario, ora aspetto la mia assoluzione».

## IL FEMMINICIDIO

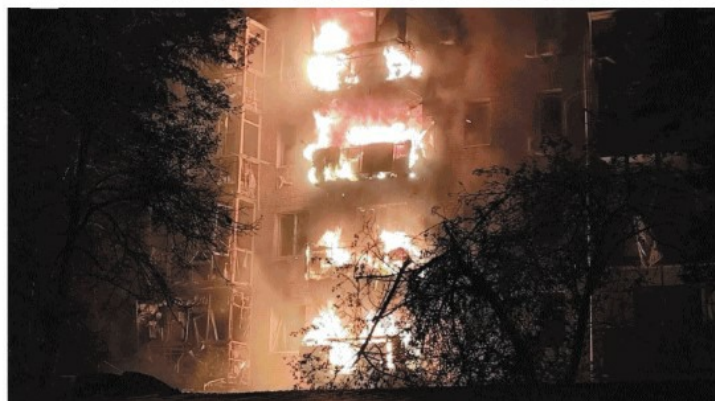


## «Soncin preparò il delitto di Pamela per una settimana»

Brunati e Greganti / PAGINA 6

Gianluca Soncin, accusato dell'omicidio della fidanzata Pamela Genini, resta in carcere e ieri non ha risposto al giudice. Conferma tutte le aggravanti contestate.

TELEFONATA TRUMP-PUTIN, INTESA PER UN INCONTRO A BUDAPEST. LA CASA BIANCA: «POSSIBILE FINIRE LA GUERRA»



# L'Ucraina brucia ma si parla di pace

Un edificio colpito da un drone russo mercoledì notte a Nizhyn, nella regione di Chernihiv (Reuters)

SERVIZI / PAGINE 4 E 5

PARLA ANNA BOTTINELLI, L'ITALIANA ALLA GUIDA DELLA TASK FORCE CREATA DALLO STORICO ROBERT EDSEL

## «Così ritrovo i tesori dell'arte scomparsi»

MASSEMO CUTÒ

"Monuments men", il film di George Clooney, rese celebre l'avventura dei cacciatori di opere d'arte. Soldati e professionisti chiamati a salvare i capolavori rubati dai nazisti durante la Seconda guerra mondiale. Ma la caccia non è finita. E l'Italia vanta in Anna Bottinelli una monuments woman di primis-



simo piano: «I collezionisti sono le nostre vedette. Sfogliano i cataloghi d'asta dando l'allarme quando riconoscono un bene trafugato. Lo staff valuta le segnalazioni e interviene con rapidità per bloccare la vendita». Per esempio: «Sappiamo che un noto quadro di Degas si trova in qualche deposito svizzero, ma ci sono enormi resistenze». E ogni anno si aprono nuovi fronti.

L'ARTICOLO / PAGINA 31



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

**Dichiarazioni**  
Interessi passivi,  
così il riporto  
a nuovo della quota  
non deducibile



Reich e Vernassa  
— a pag. 30

**L'iniziativa**  
L'Agenda 2026,  
160 pagine  
per i 160 anni  
del Sole 24 Ore



— In edicola  
a 12,90 euro  
oltre il prezzo  
del quotidiano  
e in libreria  
a 15,90 euro  
— Servizi  
a pag. 16



FTSE MIB 42374,18 +1,12% | SPREAD BUND 10Y 80,53 -0,88 | SOLE24ESG MORN. 1546,82 +0,78% | SOLE40 MORN. 1583,01 +1,14% | Indici & Numeri → p. 35-39

## Irpef, salari e famiglie: 5 miliardi dal Pnrr Contributo banche, tensioni poi l'intesa

### La legge di Bilancio

A sorpresa l'importo  
a carico degli istituti sale  
a 11,5 miliardi in tre anni

Un accordo sulle modalità  
del prelievo ricomponi  
lo scontro tra Lega e Fi

In mattinata il Consiglio  
dei ministri per varare la  
manovra da 18,5 miliardi

Arriveranno dal Pnrr le coperture più consistenti della legge di Bilancio da 18,5 miliardi oggi all'esame del Consiglio dei ministri. Ai fondi europei saranno imputate spese finora coperte da risorse nazionali per 5,1 miliardi. La vigilia è stata segnata dalle tensioni tra Lega (favorevole) e Forza Italia (contraria) sul contributo chiesto alle banche che — come è scritto nel documento programmatico di bilancio — nelle tre anni di 11,5 miliardi (4,5 all'anno i primi due e 2,5 il terzo). Da un vertice di maggioranza serale è scaturito un accordo di compromesso sul meccanismo di contribuzione, lasciando invariato l'importo.

Mobili, Perrone, Serafini,  
Trovati — a pagina 2-3



**LA MANOVRA PER IL 2026**  
Dal lavoro al Fisco, le principali novità in arrivo. Oggi il Consiglio dei ministri esamina il disegno di legge di Bilancio

### L'USCITA A TAPPE NEL PROSSIMO TRIENNIO

Alle pensioni una dote da 3,6 miliardi

— Servizio a pag. 5

### AUMENTI CONTRATTUALI E PREMI DI RISULTATO

Leva fiscale per salari e produttività

Giorgio Pogliotti — a pag. 5

### RILEVATE CON L'AUTOVELOX

Rottamazione per le multe sulle statali

Giovanni Parente — a pag. 4

### IMU, TARI E SANZIONI

Riscossione locale alla società del Mef

— Servizio a pag. 4

### INDICATI 350 MILIONI IN PIÙ

Farmaci, innalzato il tetto di spesa

Marzio Bartoloni — a pag. 2



**Medicina di precisione.** Il trattamento appartiene alla categoria degli anticorpi-coniugati (Adc), che combinano la capacità di riconoscimento di un anticorpo con la potenza di una molecola chemioterapica

### IL NUCLEARE DI TERRA INNOVATUM

Al Nasdaq l'unicorno italiano  
dei micro reattori condominiali

L'Unicorno italiano del nucleare sbarca sul Nasdaq. Oggi a Wall Street suona la campanella per Terra Innovatum, start up che promette micro reattori

modulari da 1 MW per condomini, ospedali, data center. L'azione, quotata da venerdì, vale già 1 miliardo.

Cheo Condina — a pag. 27

## Oro ancora record a 4.300 dollari Borse Ue in rialzo: Milano +1,12%

### Mercati

Prosegue il rally dell'oro, che ha aggiornato i massimi a 4.300 dollari nel contratto spot. Seduta positiva per Borse europee (Milano +1,12%), in scia all'ottimismo sul settore tech e ai risultati oltre le attese delle banche Usa. Restano sullo sfondo le tensioni commerciali Usa-Cina e lo shutdown.

Graziani e Longo — a pag. 6

### EFFETTI DELLA RIFORMA

Nuovo Tuf, tempi rapidi e procedure semplici:  
due rivoluzioni per una Borsa più competitiva

Antonella Olivieri — a pag. 34

### OCCHIALERIA

Essilux: nel terzo trimestre i ricavi salgono dell'11,7% a 6,8 miliardi  
Il miglior risultato di sempre

Mariga Mangano — a pag. 25



M&A. Gli effetti dell'integrazione

### FUSIONE CON SONDRIO

Bper accorpa circa 90 sportelli  
In uscita su base volontaria 800 dipendenti

Luca Davi — a pag. 25

# VIVINDUO

## FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

## CONGESTIONE NASALE

**può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI**

VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e pseudoefedrina che può avere effetti collaterali, anche gravi. Leggere attentamente l'opuscolo illustrativo. Autenticazione del S.000255. 04/09/2025.

### PANORAMA

#### DOMENICA RIAPRE RAFAH

Gaza, tregua fragile  
Scambi di accuse  
Israele-Hamas  
Trump minaccia

Tregua sempre più fragile nella striscia di Gaza: Israele accusa Hamas di non consegnare le salme dei prigionieri, mentre la fazione palestinese accusa Israele di violazioni e uccisioni. Domenica dovrebbe riaprire lo strategico valico egiziano di Rafah per consentire il transito delle persone (nella foto, distribuzione di acqua a Gaza). Dura dichiarazione di Trump: «Se Hamas continua a uccidere persone a Gaza non avremo altra scelta se non quella di entrare e ucciderli».

— a pagina 11



#### UCRAINA

Telefonata Trump-Putin:  
Incontro in Ungheria

Lunga telefonata tra Trump e Putin, alla vigilia dell'incontro di oggi alla Casa Bianca con Zelensky. Trump parla di progressi per una tregua in Ucraina. Prossimo incontro con Putin in Ungheria.

— a pagina 13



**LA PORTA APERTA**  
IN CHI SOFFRE  
STA IL VERO  
CUORE  
DI CRISTO

di Enzo Fortunato — a pag. 14

### Plus 24

**Materie prime**  
Preziosi al top,  
petrolio senza brio

— Domani con Il Sole 24 Ore

### Moda 24

**Bruno Pavlovsky**  
La doppia e felice  
anima di Chanel

Giulia Crivelli — a pag. 22

**ABBONATI AL SOLE 24 ORE**  
Scopri le offerte  
[ilsol24ore.com/abbonamento](http://ilsol24ore.com/abbonamento)  
Servizio Clienti 02.30.300.600



OGGI MANOVRA IN CDM

Maggioranza compatta  
C'è l'intesa sulle banche

Caleri a pagina 14



SIX KINGS IN ARABIA

Sinner batte anche Djokovic  
In finale ancora con Alcaraz

Schito a pagina 28



LA MOSTRA DELLA FONDAZIONE ROMA

Da Velazquez a Raffaello e Picasso  
Dali, tradizionalista rivoluzionario

Simongini a pagina 22

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

# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

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

Sant'Ignazio d'Antiochia, vescovo e martire

Venerdì 17 ottobre 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 287 - € 1,20\*

ISSN 0391-6990  
www.iltempo.it

## Quei tre dell'Ave Mari(juan)a

DI TOMMASO CERNO

Quei tre dell'Ave Maria, nel senso gergale di mari-juana, che cosa mai si saranno fumati per infilare in un giorno solo le chicche che abbiamo udito in queste ore. Chiedo scusa al politicamente corretto, al woke, alle prostitute che degnamente svolgono il loro lavoro, per il disegno di prima pagina, ma sentire il segretario della Cgil Maurizio Landini definire la Presidente del Consiglio dei ministri della Repubblica italiana una «cortigiana» significa che qualcuno in questo Paese ha perso la brocca. E il fatto che questo qualcuno stia in quella sinistra che come un pateravoglia predica asterischi rende necessario rivedere la dimensione reale dell'ipocrisia che aleggia in questo Paese. A dimostrare che non è un caso ci si mette Ilaria Salis, che sentendosi «sporca» a causa dell'immunità, simbolo stesso di tutto quello che un'occupatrice di case e vendicatrice di presunti nazisti dovrebbe combattere e osteggiare, riesce a giustificare il matrimonio di tre carabinieri lucrando sull'emergenza abitativa. Eroi di Stato che rischiano la vita per un briciolo della sua indennità. Su Soumahoro non mi esprimo: vuole i migranti a casa loro. Cominci lui.

CERNOBYL

**Moneta**  
DOMANI IN EDICOLA  
La Borsa ora teme la bolla dell'Ai  
a pagina 14

## SONO FUORI DI TESTA

ILARIA SALIS

Il post choc sui carabinieri  
e il patriarcato killer

a pagina 3

DI FRANCESCA ALBERGOTTI  
Il delirio della «vittima»  
sullo scranno di velluto

a pagina 3

ABOUBAKAR SOUMAHORO

«I migranti tornino a casa»  
La giravolta con le galosce

Sirignano a pagina 5

DI ROBERTO ARDITTI  
Il fallimento della sinistra  
L'ha capito perfino lui

a pagina 5

DI CHRISTIAN  
CAMPIGU  
a pagina 2

# Cortigiana sarai tu!

Ha firmato i contratti a 5 euro l'ora. Ha bloccato il Paese per la «rivolta sociale». E ora dal leader Cgil Landini la vergognosa accusa alla premier: «È una cortigiana». Poi il goffo tentativo di correggere il tiro: «Giudizio politico». Nel silenzio di Schlein

## Il Tempo di Oshø

Leoncavallo rifiuta la nuova sede  
«Riprendiamoci la vecchia»

Di Capua a pagina 3

## GLI 80 ANNI DELLA FAO

Meloni: «Con il Piano Mattei  
facciamo rinascere l'Africa»  
E nei sondaggi vola oltre il 30%

Meloni alla giornata dell'alimentazione spiega al leader che con il Piano Mattei rinascera l'Africa. Intanto vola nei sondaggi.

alle pagine 7 e 8



DI SUSANNA NOVELLI

Telefonata Trump-Putin  
Si vedranno a Budapest

a pagina 10

## CAOS A CINQUESTELLE

Appendino e le dimissioni  
Conte prova a minimizzare  
E Fico «scivola» sull'acqua

Appendino contro la coalizione col Pd decisa da Conte e minaccia dimissioni da vicepresidente.

Manni a pagina 9



DI FRANCESCO PIONATI

Pd-M5S e quella corsa  
contro il muro del 2027

a pagina 9

\*IN ITALIA PARTE SANVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GENOVA

**SCARICA INTAXI**  
L'APP LEADER IN ITALIA  
PER VIAGGIARE IN TAXI



www.intaxi.it



**Oroscopo**  
Le stelle di  
**Branko**

a pagina 30

## TRADIZIONE ALIMENTARE

Consumi in calo ma per i panificatori della città impastare resta un'arte da custodire

**Caro pane per romani: in 3 anni +25%**  
**Quell'eterna sfida tra ciriola e rosetta**

Il pane costa sempre di più ai Romani. In 3 anni il prezzo medio è salito del 25%. Calano i consumi ma gli operatori continuano a custodire l'arte. È sempre duello tra la ciriola romana e la rosetta milanese.

Querques e Verucci  
alle pagine 18 e 19

## TOR VERGATA

Ultimo sì del Comune  
La Vela di Calatrava  
può rinascere  
anche grazie ai privati

Mariani a pagina 20

**VIVINDUO**  
FERBRE E CONGESTIONE NASALE  
10 DOLCI  
FERBRE E DOLORE INFLUENZALI  
CONGESTIONE NASALE  
15 MINUTI  
può iniziare ad agire dopo  
VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e pseudoefedrina che può essere assunto in associazione con un analgesico. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autocritica di VIVINDUO S.p.A. - 10138 TORINO



ADVEST

TAX  
LEGAL  
CORPORATE

**Il governo francese di Lecornu ha ottenuto la fiducia, ma non ha prospettive di durata**

Alessandra Ricciardi a pag. 4

ADVEST

TAX  
LEGAL  
CORPORATE

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

LEGGE DI BILANCIO

**La flat tax del 10% sugli aumenti contrattuali potrebbe essere estesa anche alla pubblica amministrazione**

D'Alessio e Cerivano a pag. 33

FISCO

**Il forfettario ha ridotto il tasso di evasione dal 76% del regime dei minimi al 57,6% del nuovo meccanismo**

Mandolesi a pag. 23

Nasce un nuovo ente per la riscossione dei tributi di comuni, regioni e province. La riscossione di multe, tari e co. troverà una casa diversa da Agenzia delle entrate Riscossione (Ader). La nuova realtà potrà vedere la partecipazione di Amco società per azioni del ministero dell'economia che con l'acquisizione nel febbraio 2025 di Exacta ha acquisito una specifica competenza anche nella gestione dei crediti deteriorati della pubblica amministrazione.

Bartoli e Stellato a pag. 21

NORDEST MULTIMEDIA

**Luca Ubaldeschi lascia la guida dei 6 quotidiani ex Gedi**

Capicani a pag. 17

## La riscossione si fa in due

*Multe, Tari, tributi locali ecc., non saranno più gestiti dall'Agenzia delle entrate ma da un nuovo ente ad hoc, partecipato da Amco, società del ministero dell'economia*

### Tregua a Gaza, Trump ha sottovalutato il meccanismo della violenza di Hamas



DI PIERLUIGI MAGNASCHI

Il giorno successivo alla consegna dei sequestrati israeliani da parte di Hamas, mentre il mondo intero gioiva per la tregua raggiunta nei combattimenti nella Striscia di Gaza, Hamas si è fatto subito vedere per quello che è, e cioè una forza terroristica che punta, quando può, all'eliminazione fisica degli avversari, non solo israeliani ma anche palestinesi qualora questi ultimi non siano disposti ad assegggiarli supinamente ad Hamas stessa. Hamas, infatti, si propone da sempre di tirare a sé i suoi aderenti, non con la forza delle idee, ma con la violenza delle armi.

continua a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

È provato che la Russia abbia fiancheggiato movimenti ambientalisti europei per raggiungere propri obiettivi: un caso clamoroso fu il finanziamento dei movimenti no fracking che conseguirono il divieto di questa attività in diversi paesi europei, che poi erano costretti a comprare il gas da Mosca. Ora ci si mette anche la Cina: in una recente audizione al Senato americano sono state portate prove documentali che dimostrano come, nel 2023, alcune delle principali organizzazioni ambientaliste Usa abbiano ricevuto 497 milioni di finanziamenti da Energy foundation China, un ente ufficialmente dedicato a tematiche ambientali, ma di fatto utilizzato da Pechino per perseguire i propri interessi commerciali e politici. Non è strano che Pechino si preoccupi dell'ambiente dei paesi occidentali mentre la Cina continua ad aumentare le proprie emissioni inquinanti?



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](http://www.generalfinance.it)

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

Con Credito facile per le PMI a €9,90 in più

# LA NAZIONE

**Luce!**

La forza della spontaneità

VENERDÌ 17 ottobre 2025  
1,80 Euro

**Firenze - Empoli +**

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



**UE DISARMATA**

**LIVORNO** Parla lo storico direttore Cardinali

**Il Vernacoliere si ferma**  
**«I costi sono troppo alti**  
**La satira non esiste più»**

Nathan a pagina 15



**TOSCANA** La nostra intervista

**Furfaro (Pd)**  
**«La linea unitaria**  
**ci ha premiati»**

Pontini a pagina 8



## Sì al contributo delle banche Oggi via libera alla manovra

Tensione in maggioranza, Forza Italia blocca la tassazione degli extraprofitti. Poi l'intesa. Misure per le imprese, torna il sistema di deduzioni fiscali per chi ammoderna gli impianti

Marin e Troise  
alle p. 4 e 5

**LE DUE GUERRE**

Ucraina, gli Usa: pace possibile

**Trump-Putin**  
**al telefono 2 ore**  
**«Ci vediamo**  
**a Budapest»**



Mantigliani a pagina 11

Il Vaticano e il Medio Oriente

**Il Papa: criminale**  
**l'uso della fame**  
**come arma**

G. Rossi alle pagine 10 e 11



Pamela Genini, 29 anni,  
uccisa martedì a Milano  
dall'ex Gianluca Soncin

## Pamela si è accorta di morire Femminicidio deciso da giorni

Un inferno di botte e umiliazioni durato mesi e sfociato nel massacro a Milano con 24 coltellate di Pamela Genini da parte dell'ex, Gianluca Soncin, 52 anni. La 29enne si sarebbe resa conto della sua fine. Nell'abitazione del killer sono

stati trovati una pistola, 13 coltelli e un altro mazzo di chiavi oltre a quello usato per entrare in casa di lei. Contestata la premeditazione: delitto deciso da giorni

Giorgi, Palma e Prosperetti alle pagine 2 e 3

**DALLE CITTÀ**

**SIENA** Duecento richieste da tutto il mondo



**Tutti vogliono**  
**andare a vivere**  
**a Radicondoli**  
**C'è un perché**

Andreucci a pagina 22

**MONTELUPO FIORENTINO** Il nuovo sito

**La città della ceramica**  
**punta sul turismo 'slow'**

Servizio in Cronaca

**FUCECCHIO** L'errore scoperto dopo anni

**Diagnosi in ritardo**  
**La vittima viene risarcita**

Puccioni in Cronaca

**EMPOLESE VALDELSA** Mese della prevenzione

**Le iniziative**  
**sul territorio**  
**per sostenere**  
**l'Ottobre Rosa**



Cecchetti in Cronaca



Botta e risposta in tv e sui social  
Il leader Cgil: giudizio politico

**Meloni si infuria**  
**contro Landini**  
**che la definisce**  
**una «cortigiana»**  
**alla corte Usa**  
**Lei: è sessista**

Coppari a pagina 6



Oggi e domani a Palazzo Vecchio  
con Conti, Mentana e Pizzaballa

**'Senza filtri',**  
**il coraggio**  
**di essere autentici**  
**Si alza il sipario**  
**a Firenze su Luce!,**  
**il nostro festival**

Grazi a pagina 24





# la Repubblica

**CONFINI**  
DA GAUGUIN A HOPPER

Villa Manin, Passariano  
11 ottobre 2025 - 12 aprile 2026

Info e prenotazioni  
0422 429999  
www.lineadombra.it

Fondatore  
**EUGENIO SCALFARI**

Direttore  
**MARIO ORFEO**

**R50**



**Rcultura**  
I ragazzi di oggi  
figli delle piazze di ieri  
di **CRISTINA COMENCINI**  
a pagina 41

**Rspettacoli**  
In ricordo di Libero  
attore fragile e ribelle  
di **ARIANNA FINOS**  
a pagina 44



Venerdì  
**17 ottobre 2025**  
Anno 50 - N° 246  
Oggi con  
**Il venerdì**  
In Italia **€ 2,90**

## Nuovo vertice Trump-Putin: a Budapest per fermare guerra

Due ore e mezza di colloquio telefonico  
su tregua e invio di Tomahawk a Kiev  
il presidente Usa: i missili servono anche a noi  
Entro due settimane l'incontro per la pace  
Oggi Zelensky in visita alla Casa Bianca

Appuntamento a Budapest. Il presidente americano Trump, dopo una telefonata di oltre due ore con Vladimir Putin, ha annunciato che il colloquio è stato proficuo e che nei prossimi giorni cominceranno gli incontri del segretario di Stato Rubio con gli omologhi rappresentanti russi. Ma il nuovo incontro che pare decisivo per la pace fra Russia e Ucraina si terrà a Budapest nel giro di un paio di settimane. "Metteremo fine a questa ingloriosa guerra", ha promesso Trump. Oggi il presidente ucraino Volodymyr Zelensky sarà alla Casa Bianca.

di **BRERA, CASTELLETTI, MASTROBUONI, MASTROLILLI e TITO**  
alle pagine 2, 3 e 4

## Manovra, c'è l'accordo nella maggioranza più tasse alle banche

"È una cortigiana"  
scoppia la lite  
Meloni-Landini

di **GABRIELLA CERAMI** a pagina 13

Accordo raggiunto nella maggioranza sul pacchetto che comprende le misure per le banche. Più tasse quindi: il contributo per la manovra di istituti di credito e assicurazioni sarà di 4,4 miliardi.

di **CIRIACO, COLOMBO, CONTE e GRECO**  
alle pagine 10 e 11

**G. FORNERO  
F. RIMOLI R. D'ANDREA**  
**DIRITTO DI VIVERE  
E DI MORIRE  
UNA RIVOLUZIONE  
COPERNICANA**

DIALOGO TRA UN FILOSOFO,  
UN COSTITUZIONALISTA E UN PENALISTA  
**UTET**

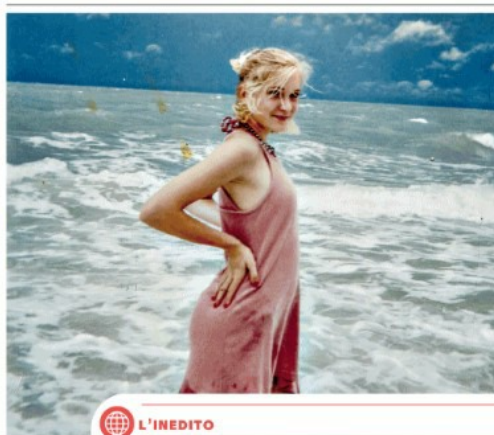


**L'INCHIESTA**

### Il gip: "Un omicidio pianificato Pamela si è accorta di morire"

Il gip: "Soncin ha premeditato, è pericoloso". Dopo l'assassinio di Pamela, emergono maltrattamenti che risalgono a un anno fa. La ragazza si è accorta che moriva.

di **DI RAIMONDO, GIUSBERTI e GUARINO** alle pagine 22 e 23



**L'INEDITO**

### Le memorie di Virginia Giuffrè "Epstein, Andrea e le violenze"

Io conoscevo bene quel tipo di dolore, l'eco persistente dei traumi del passato. Ero stata costretta ad avere rapporti con decine di uomini, e ricordavo nitidamente le loro facce.

a pagina 17 con un servizio di **GUERRERA**

Non rinunciamo  
all'ascolto  
come cura

**LE IDEE**

di **MASSIMO RECALCATI**

Il nostro tempo celebra con devozione la potenza dei numeri, la precisione degli algoritmi, la neutralità delle statistiche. Si tratta di una vera e propria idolatria che tende a scambiare lo scienziismo per una nuova forma di religione. La credenza che la sostiene è quella della traduzione esaustiva della vita in un formulario anonimo: i vissuti emotivi diventano grafici, i corpi funzionali, i desideri riflessi condizionati, il pensiero intelligenza artificiale. Ogni parte dell'umano può essere misurata, calcolata, tracciata. Ma in questa nuova idolatria si è perduta la dimensione umana della cura, la quale non può essere identificata in una procedura anonima poiché essa è innanzitutto un atto simbolico che riconosce il carattere insostituibile di ogni singolarità. Curare non significa correggere un malfunzionamento o normalizzare una irregolarità, ma ascoltare un soggetto, riconoscere il suo nome proprio e la sua storia. In questo la pratica della psicoanalisi offre indubbiamente un paradigma irriducibile a quello scienziato: accogliere un paziente significa innanzitutto fare spazio alla sua parola. Lo strumento clinico-terapeutico non può essere usato se non in riferimento a questa postura di fondo.

continua a pagina 39

**LA STORIA**

di **EMANUELA AUDISIO**

### La campionessa che a 25 anni si riprende la vita

L'acqua australiana è precoce in tutto: nei successi e negli addii. Galleggiare stanca. E la virata ti fa tornare indietro, mai andare avanti. Sei padrona del tuo mondo, ma tocchi sempre lo stesso bordo, mai che quel confine si allarghi un po'. Ariarne Titmus a 25 anni esce dalla piscina. Ha vinto tutto, migliorato record, ma ne ha abbastanza.

a pagina 49  
con un servizio di **RETICO**

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. 06/49821 - Sped. Abb. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Concessionaria di pubblicità: A. Mazzoni & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: public@admazzoni.it



Con  
Prime Pagine  
€ 8,89

NZ

**IL RACCONTO**  
L'ultimo sberleffo  
del Vernacoliere  
PIERANGELO SAPEGNO — PAGINA 18



**L'INTERVISTA**  
Koll: oggi aiuto i poveri  
la ribalta non mi manca  
GIACOMO GALEAZZI — PAGINA 19



**IL CALCIO**  
Juve, Comolli nuovo ad  
Ferrero resta presidente  
BALICE, BARILLÀ — PAGINE 28 E 29

1,90€ II ANNO 159 II N.286 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV./INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1 DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



# LA STAMPA

VENERDÌ 17 OTTOBRE 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



TENSIONE AL VERTICE DI MAGGIORANZA, POI FORZA ITALIA CEDE. IL PRELIEVO IN 3 ANNI: 27,5% SUGLI UTILI ACCANTONATI A PATRIMONIO

## Manovra, stangata sulle banche: 11 miliardi

**L'ANALISI**

L'Italia dei condoni  
pagano i soliti onesti

VERONICA DEROMANIS

Ma quanto ci piacciono le rottamazioni. E, infatti, arriva la quinta. La seconda del governo Meloni, dopo quelle volute da Conte, da Gentiloni e, prima ancora, da Renzi. — PAGINA 23

**BALESTRERI, MALFETANO, MONTICELLI**

Banche, assicurazioni, Pnrr e ministeri. Sono queste le voci che inietteranno le risorse maggiori alla manovra. La rimodulazione del Pnrr vale nel 2026 circa 5 miliardi di euro di coperture. Quanto al settore finanziario, il prelievo non sarà un tantum come aveva immaginato inizialmente l'Abi, ma almeno triennale e dovrebbe fruttare alle casse dello Stato circa 11 miliardi. — PAGINE 10 E 11

**IL CANTIERE PREVIDENZA**

Pensione più lontana  
salvi i lavori usuranti

PAOLO BARONI

Alla voce "pensioni" il governo ha deciso di mettere quasi 3 miliardi e mezzo di euro in tre anni: 460 milioni per il 2026, 1,8 miliardi per il 2027 e 1,2 miliardi per il 2028. — CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINA 13

**L'EX MINISTRO**

Tria: vedo parecchia  
improvvisazione

FABRIZIO GORIA

«Un contributo dalle banche non è una novità, ma operazioni di questo tipo devono essere concordate. Altrimenti si crea incertezza e si danneggia la fiducia» avverte Giovanni Tria. — PAGINE 10 E 11

GAZA, SCONTRO ISRAELE-MILIZIANI: VIOLATI GLI ACCORDI. LA CASA BIANCA: I TERRORISTI FERMINO LE ESECUZIONI O LI UCCIDIAMO

## Trump-Putin, summit a Budapest

Telefonata tra Donald e lo Zar: un incontro per chiudere la guerra. Oggi Zelensky negli Usa

**L'ANALISI**

Un tentativo vero  
dopo il flop in Alaska

ETTORE SEQUI

Un leggendario ambasciatore italiano mi disse che spesso nelle relazioni internazionali occorre ricorrere alla manipolazione. È accaduto anche nella telefonata di ieri fra Putin e Trump, alla vigilia del vertice di oggi con Zelensky. BRESOLIN, LOMBARDO, ZAFFEROVA — PAGINE 2-4

**IL REPORTAGE**

Ritorno a Rafah  
città senza Hamas

MAJID AL-ASSAR

Le parole di Trump inaspriscono i timori di una frammentazione di Gaza, mentre Rafah si solleva dalla cenere. Un tempo valico a sud nella Striscia di Gaza, Rafah è diventata una città fantasma, cancellata dalla cartina geografica e sigillata come zona militare. È stata ridotta a una distesa di macerie. COLOMBO, DEL GATTO, MAGRI, SEMPRINI, SIMONI — PAGINE 6-9

L'ACCUSA DI GINO CECCHETTIN: SBAGLIATA LA MARCIA INDIETRO SULL'EDUCAZIONE SESSUALE IN CLASSE



Se la scuola è anaffettiva

CHIARA SARACENO — PAGINA 23

Pamela, un anno di botte

ANDREA SIRAVO — PAGINA 16

Gino Cecchettin accanto a un'immagine della figlia Giulia, uccisa dall'ex fidanzato Filippo Turetta — PAGINE 16-17 E 23

**IL CASO**

Landini: Meloni  
cortigiana  
Lei: sulle donne  
sinistra sessista

FRANCESCA SCHIANCHI



Quando il leader della Ggil, Maurizio Landini, parlando dell'accordo in Medio Oriente in tv martedì sera ha detto che «Meloni si è limitata a fare la cortigiana di Trump e non ha mosso un dito», il conduttore Giovanni Floris ha colto al volo l'opportunità della definizione: «Cortigiana è un termine in qualche modo sessista, intende dire stare sulla scia di Trump senza incidere?». «Certo, stare alla corte di Trump, fare il portaborse di Trump, ha provato a spiegare il sindacalista. Ma quell'espressione scivolosa, «cortigiana», resta scolpita nel video dell'intervento. È la stessa premier Meloni a riprenderla e denunciarla. Posta la definizione del termine proposta da Oxford Languages: cortigiana uguale a «donna di facili costumi, etera; eufem., prostituta». — PAGINA 15

**IL COMMENTO**

Machismo verbale  
è l'era del vale tutto

FLAVIA PERINA

Proviamo a guardarla viceversa, immaginiamo Matteo Salvini che in televisione dice «cortigiana» a Laura Boldrini (peraltro le ha detto pure di peggio) o Roberto Vannacci che dà pubblicamente della cortigiana a Ely Schlein. Sarà più facile comprendere il tunnel in cui si è infilato Maurizio Landini. — PAGINA 15

**BANCA  
DI ASTI**  
bancadiasti.it

**Buongiorno**

La notizia che anche i ragazzi delle medie, dopo i bambini delle materne e delle elementari, saranno esclusi dai progetti di educazione sesso-affettiva (giunta nel giorno del massacro della povera Pamela Genini, per di più), accende lo sdegno di molti che si sentono precipitati in un'epoca oscura. Io non ho un'idea precisa: se sia importante o no educare in classe a sessualità e affettività, e se tale educazione contribuirà a ridurre i femminicidi, conservo molti dubbi. Più in generale, resto a bocca aperta davanti all'affidamento sulla scuola, per ogni problema. Se c'è qualcosa di storto, a raddrizzarlo si invocano maestri e professori e, se non basta, poliziotti e giudici. C'è il razzismo? Si insegna a scuola l'educazione all'uguaglianza. C'è dipendenza dai social? Si insegna a scuola l'educa-

**Tutto il contrario**

MATTIA FELTRI

zione a un web responsabile. C'è la delinquenza? Si insegna a scuola l'educazione alla legalità. C'è il bullismo? Si insegna a scuola l'educazione al rispetto. C'è l'omofobia? Si insegna a scuola l'educazione all'inclusività. Potrei andare avanti per chilometri: dev'essere la scuola a insegnare ai ragazzi a non drogarsi, a non bere, a non passare col rosso e a cedere il posto sull'autobus. Quanto spetterebbe ai genitori, i genitori lo riversano sull'autorità costituita. Giuseppe Prezzolini lo scriveva più di un secolo fa: per gli italiani il governo non fa bene niente, ma al governo delegano tutto. Più di un secolo dopo, nulla è cambiato: ci si spoglia di ogni responsabilità così poi si può dare ogni colpa allo Stato, e far finta che sia lo Stato a fare il popolo e non, invece, il contrario. —

**BANCA  
DI ASTI**  
bancadiasti.it



## Mps accelera su Mediobanca Lovaglio vuole l'integrazione entro marzo

**servizio a pagina 3**

## Il fondo F2i tratta vendita di Farmacie Italiane alla ceca Dr Max

Deugeni a pagina 13



## Marsocci sarà ceo di Armani con Dell'Orco alla presidenza

Lo storico manager dello stilista guiderà il cda, che va verso il nuovo assetto

### Bottoni e Palazzi in MF Fashion

Anno XXXVII n. 204  
Venerdì 17 Ottobre 2025

€2,00 *Classeditori*

**VALLEVERDE**

## UE DISARMATA

Cost: MPF Magazine for Postmen: 12¢ a # 7.00 (6 7.00) + \$5.00 — Cost: MPF Magazine for Ladies: 5¢ a # 7.00 (6 7.00) + \$5.00 — Cost: 6 Copies — 70¢ a # 7.00 (6 7.00) + \$5.00 — Cost: Credit Card: 10¢ a # 11.00 (6 11.00) + \$5.00

**FTSE MIB +1,12% 42.374**

DOW JONES -0,13% 46.191\*\*

**NASDAQ +0,04% 22.679\*\***

DAX +0,38% 24.272

SPREAD 79 (-2) €/\$ 1,1649

<sup>44</sup> Dati aggiornati alle ore 19.30.

## VERSÒ LA LEGGE DI BILANCIO

# Più tasse ai ricchi stranieri

*In manovra rialzo della flat tax a 300 mila euro per i miliardari che arrivano in Italia  
Da banche e assicurazioni contributo di 11 miliardi in 3 anni, ma Forza Italia fa muro*

**LO SPREAD BTP-BUND SCENDE SOTTO QUOTA 80. E PIAZZA AFFARI RISALE: +1.1%**

*Di Rocco, Valente e Venini alle pagine 4 e 7*

**FA +5,7% A 0,50 EURO**

## ***Gli analisti spingono Tim al livello dell'opa fantasma del fondo Kkr***

Capponi e Mapelli a pagina 2

## DOPO L'ALLARME FIEG

## Sul potere di Google AI ora si muovono Agcom e Ue

Bichicchi &amp; Pagina 6

## GIRO DI NOMINE

**A capo di Cdp Equity  
arriva Barchiesi  
In Cdp Real Asset  
Turicchi e Zuin**

Deugeni a pagina 15



**BPER:** | **BANCA PRIVATE  
CESARE PONTI**

**Dove il valore prende forma.**

Ogni patrimonio è un bene unico. Una materia che, affidata alle giuste mani, può diventare sempre più preziosa. **BPER Banca Private Cesare Ponti** è il punto di riferimento per chi vuole dare più valore al proprio patrimonio. Per le generazioni di oggi e quelle di domani.

[bperprivatecesareponti.it](http://bperprivatecesareponti.it)

Messaggio istituzionale con finalità promozionale

## Fincantieri, per i porti radar anti-droni e logistica hi-tech. L'ad Pierroberto Folgiero: «Gli scali come un cervello connesso che impara ed evolve»

Radar anti-droni per il controllo dei cieli, sensori acustici e idrofoni per il rilevamento subacqueo, e poi sonar e barriere anti-intrusione. E sulla terraferma l'applicazione di tecnologie che semplificano i movimenti lungo l'intera catena del valore degli scali. «Immaginiamo il porto come il centro nevralgico dell'economia globale: lì si incontrano le rotte marittime, le linee ferroviarie, l'autotrasporto, l'energia e i cavi sottomarini che portano connettività digitale. Se il mare è la linfa vitale dei commerci, il porto ne è il cuore pulsante», sottolinea Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri. Qui si innesta Fincantieri Ingenium, joint-venture partecipata al 70% da Fincantieri NexTech, controllata del Gruppo, e al 30% da Accenture. Obiettivo, accelerare la trasformazione digitale. «Con Fincantieri Ingenium vogliamo trasformare nel tempo questo cuore in un cervello connesso che impara ed evolve: una piattaforma digitale che oltre a interfacciarsi tecnologicamente con le navi, coordina in tempo reale i flussi a terra di merci e passeggeri, li ottimizza, rendendo il sistema sostenibile e protetto con cyber security avanzata. È la visione del porto come infrastruttura

strategica logica, capace di ridurre i tempi morti, abbattere le emissioni oltre a moltiplicare l'efficienza dell'intera catena logistica integrata», aggiunge Folgiero. Da largo a terra. APPROFONDIMENTI IL DATO È TRATTO Logistica e porti: trasporti via mare oltre le crisi. Le merci crescono del 6%. Ora la prova dei dazi LO SCENARIO I porti sono un mondo. Basta riprendere alcuni dati **Assoporti**, l'associazione cui aderiscono le Autorità di sistema portuale: nel 2024 gli scali italiani hanno gestito oltre 480 milioni di tonnellate di merci e movimentato 11,7 milioni di Teu. I passeggeri transitati sono stati oltre 73 milioni, tutti compresi, contati anche i traghetti dello Stretto e il traffico per le isole minori. I soli croceristi sono stati oltre 13 milioni. Secondo il rapporto Unctad 2024, oltre l'80% del commercio mondiale in volume viaggia via mare. Un mondo in continua evoluzione, in un contesto geopolitico sempre più complesso. Digitalizzazione è ormai la parola chiave. Velocizzare per stare al passo con i tempi. Tra i traguardi più significativi anche per il Pnrr. A partire proprio dalla logistica e passando per la sicurezza, fisica e dei dati che alla logistica si legano. Temi oggi al centro delle strategie aziendali a ogni livello. Fincantieri prevede allora una serie di sistemi che interessano tre dimensioni - aerea, marina e di terra - che potranno trovare applicazione in Italia e all'estero. Ripartiamo da terra. In tempi sempre più veloci e di concorrenza elevata, è fondamentale accorciare la sosta delle navi, ma anche velocizzare i flussi di merci e passeggeri. Dal tracciamento automatico delle merci o dei mezzi all'ottimizzazione dei processi, l'obiettivo è gestire al meglio tempi e risorse, anche perché la nave non può sostare in porto per un tempo infinito. Dall'alimentazione all'imbarco al carico e scarico



Radar anti-droni per il controllo dei cieli, sensori acustici e idrofoni per il rilevamento subacqueo, e poi sonar e barriere anti-intrusione. E sulla terraferma l'applicazione di tecnologie che semplificano i movimenti lungo l'intera catena del valore degli scali. «Immaginiamo il porto come il centro nevralgico dell'economia globale: lì si incontrano le rotte marittime, le linee ferroviarie, l'autotrasporto, l'energia e i cavi sottomarini che portano connettività digitale. Se il mare è la linfa vitale dei commerci, il porto ne è il cuore pulsante», sottolinea Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri. Qui si innesta Fincantieri Ingenium, joint-venture partecipata al 70% da Fincantieri NexTech, controllata del Gruppo, e al 30% da Accenture. Obiettivo, accelerare la trasformazione digitale. «Con Fincantieri Ingenium vogliamo trasformare nel tempo questo cuore in un cervello connesso che impara ed evolve: una piattaforma digitale che oltre a interfacciarsi tecnologicamente con le navi, coordina in tempo reale i flussi a terra di merci e passeggeri, li ottimizza, rendendo il sistema sostenibile e protetto con cyber security avanzata. È la visione del porto come infrastruttura strategica logica, capace di ridurre i tempi morti, abbattere le emissioni oltre a moltiplicare l'efficienza dell'intera catena logistica integrata», aggiunge Folgiero. Da largo a terra. APPROFONDIMENTI IL DATO È TRATTO Logistica e porti: trasporti via mare oltre le crisi. Le merci crescono del 6%. Ora la prova dei dazi LO SCENARIO I porti sono un mondo. Basta riprendere alcuni dati Assoporti, l'associazione cui aderiscono le Autorità di sistema portuale: nel 2024 gli scali italiani hanno gestito oltre 480 milioni di tonnellate di merci e movimentato 11,7 milioni di Teu. I passeggeri transitati sono stati oltre 73 milioni, tutti compresi, contati anche i traghetti dello Stretto e il traffico per le isole minori. I soli croceristi

delle merci. Digitalizzando le informazioni che la piattaforma porta in sé e automatizzando una serie di processi si può snellire il lavoro. Una filiera che si perfeziona attraverso Navi Sapiens, ecosistema digitale per le navi di nuova generazione e per l'upgrade della flotta esistente, perché le infrastrutture a terra e la nave in arrivo possano parlare. La dimensione aerea, ora. È stato sviluppato un radar per la protezione dai droni. «Tecnologia di altissima qualità, in grado di effettuare una sorveglianza in simultanea a 360 gradi e di creare una bolla protettiva per un raggio di 25 chilometri», spiega l'azienda. Un sistema che non solo riesce a identificare gli oggetti in volo, ma che grazie alla tecnica doppler riesce a discriminare se si tratti di un drone o di un animale e in questo caso lasciarlo a sé. Nel caso sia un drone, ne prevede il corridoio di approccio, lo identifica e, se abbinato ad altro, lo può anche neutralizzare. La dimensione marina, infine, in superficie e fino ai fondali. Ancora, "effetto bolla". Si può immaginare una serie di piattaforme in grado di svolgere attività di early warning e di rilevamento di ciò che si avvicina all'aera portuale o a infrastrutture critiche come cavi tlc, internet, teste pozzo oil & gas, cavidotti, che in prossimità del porto hanno derivazioni verso le centrali di trasformazione. L'area antistante il porto viene così sempre più letta come un unico aggregato. Le informazioni viaggiano attraverso droni, nodi e boe fino a essere analizzate a terra tramite intelligenza artificiale. L'ANALISI L'IA - ricostruisce Fincantieri - analizza dati che provengono da lot, tracking dei mezzi, telecamere, aperture dei container. Una gestione digital by design che riduce i tempi, per la logistica e non solo, anche grazie all'utilizzo del digital twin, che consente di allenare dati e personale a stare su determinati scenari. Un layer più logico e meno hardware: la cyber security parte dalla nave. Quanto nel processo di ottimizzazione dei flussi, il risparmio in termini di tempo ed economico e di impatto ESG nella filiera, si potrà verificare caso per caso. Dipenderà - si spiega - da quanta parte del processo questi sistemi coprono. Il piano per Odessa è un esempio concreto. «Alla recente conferenza sulla ricostruzione dell'Ucraina - sottolinea Pierroberto Folgiero - abbiamo presentato un progetto molto ambizioso per proteggere il porto di Odessa con una bolla di sicurezza marina di circa 25 chilometri che comincia dalla protezione delle infrastrutture fisiche e poi si muove anche sui fondali. Questo progetto riguarda un tema, quello della protezione dei porti, molto importante, per il quale è fondamentale attivare nuove tecnologie che consentano di mettere in sicurezza questi hub sempre più strategici». © RIPRODUZIONE RISERVATA © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Porti, l'ad Fincantieri Folgiero: «Una piattaforma digitale si interfaccia con le navi e coordina i flussi di merci e passeggeri in sicurezza»

Radar anti-droni per il controllo dei cieli, sensori acustici e idrofoni per il rilevamento subacqueo, e poi sonar e barriere anti-intrusione. E sulla terraferma l'applicazione di tecnologie che semplificano i movimenti lungo l'intera catena del valore degli scali. «Immaginiamo il porto come il centro nevralgico dell'economia globale: lì si incontrano le rotte marittime, le linee ferroviarie, l'autotrasporto, l'energia e i cavi sottomarini che portano connettività digitale. Se il mare è la linfa vitale dei commerci, il porto ne è il cuore pulsante», sottolinea Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri. Qui si innesta Fincantieri Ingenium, joint-venture partecipata al 70% da Fincantieri NexTech, controllata del Gruppo, e al 30% da Accenture. Obiettivo, accelerare la trasformazione digitale. «Con Fincantieri Ingenium vogliamo trasformare nel tempo questo cuore in un cervello connesso che impara ed evolve: una piattaforma digitale che oltre a interfacciarsi tecnologicamente con le navi, coordina in tempo reale i flussi a terra di merci e passeggeri, li ottimizza, rendendo il sistema sostenibile e protetto con cyber security avanzata. È la visione del porto come infrastruttura strategica logica, capace di ridurre i tempi morti, abbattere le emissioni oltre a moltiplicare l'efficienza dell'intera catena logistica integrata», aggiunge Folgiero. Da largo a terra. LO SCENARIO I porti sono un mondo. Basta riprendere alcuni dati **Assoport**, l'associazione cui aderiscono le Autorità di sistema portuale: nel 2024 gli scali italiani hanno gestito oltre 480 milioni di tonnellate di merci e movimentato 11,7 milioni di Teu. I passeggeri transitati sono stati oltre 73 milioni, tutti compresi, contati anche i traghetti dello Stretto e il traffico per le isole minori. I soli croceristi sono stati oltre 13 milioni. Secondo il rapporto Unctad 2024, oltre l'80% del commercio mondiale in volume viaggia via mare. Un mondo in continua evoluzione, in un contesto geopolitico sempre più complesso. Digitalizzazione è ormai la parola chiave. Velocizzare per stare al passo con i tempi. Tra i traguardi più significativi anche per il Pnrr. A partire proprio dalla logistica e passando per la sicurezza, fisica e dei dati che alla logistica si legano. Temi oggi al centro delle strategie aziendali a ogni livello. Fincantieri prevede allora una serie di sistemi che interessano tre dimensioni - aerea, marina e di terra - che potranno trovare applicazione in Italia e all'estero. Ripartiamo da terra. In tempi sempre più veloci e di concorrenza elevata, è fondamentale accorciare la sosta delle navi, ma anche velocizzare i flussi di merci e passeggeri. Dal tracciamento automatico delle merci o dei mezzi all'ottimizzazione dei processi, l'obiettivo è gestire al meglio tempi e risorse, anche perché la nave non può sostare in porto per un tempo infinito. Dall'alimentazione all'imbarco al carico e scarico delle merci. Digitalizzando le informazioni che la piattaforma porta in sé e automatizzando una serie di processi si può snellire il lavoro. Una filiera



10/16/2025 07:11

Alessandra Camilletti

Radar anti-droni per il controllo dei cieli, sensori acustici e idrofoni per il rilevamento subacqueo, e poi sonar e barriere anti-intrusione. E sulla terraferma l'applicazione di tecnologie che semplificano i movimenti lungo l'intera catena del valore degli scali. «Immaginiamo il porto come il centro nevralgico dell'economia globale: lì si incontrano le rotte marittime, le linee ferroviarie, l'autotrasporto, l'energia e i cavi sottomarini che portano connettività digitale. Se il mare è la linfa vitale dei commerci, il porto ne è il cuore pulsante», sottolinea Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri. Qui si innesta Fincantieri Ingenium, joint-venture partecipata al 70% da Fincantieri NexTech, controllata del Gruppo, e al 30% da Accenture. Obiettivo, accelerare la trasformazione digitale. «Con Fincantieri Ingenium vogliamo trasformare nel tempo questo cuore in un cervello connesso che impara ed evolve: una piattaforma digitale che oltre a interfacciarsi tecnologicamente con le navi, coordina in tempo reale i flussi a terra di merci e passeggeri, li ottimizza, rendendo il sistema sostenibile e protetto con cyber security avanzata. È la visione del porto come infrastruttura strategica logica, capace di ridurre i tempi morti, abbattere le emissioni oltre a moltiplicare l'efficienza dell'intera catena logistica integrata», aggiunge Folgiero. Da largo a terra. LO SCENARIO I porti sono un mondo. Basta riprendere alcuni dati Assoport, l'associazione cui aderiscono le Autorità di sistema portuale: nel 2024 gli scali italiani hanno gestito oltre 480 milioni di tonnellate di merci e movimentato 11,7 milioni di Teu. I passeggeri transitati sono stati oltre 73 milioni, tutti compresi, contati anche i traghetti dello Stretto e il traffico per le isole minori. I soli croceristi sono stati oltre 13 milioni. Secondo il rapporto Unctad 2024, oltre l'80% del commercio mondiale in volume viaggia via mare. Un mondo in

che si perfeziona attraverso Navi Sapiens, ecosistema digitale per le navi di nuova generazione e per l'upgrade della flotta esistente, perché le infrastrutture a terra e la nave in arrivo possano parlare. La dimensione aerea, ora. È stato sviluppato un radar per la protezione dai droni. «Tecnologia di altissima qualità, in grado di effettuare una sorveglianza in simultanea a 360 gradi e di creare una bolla protettiva per un raggio di 25 chilometri», spiega l'azienda. Un sistema che non solo riesce a identificare gli oggetti in volo, ma che grazie alla tecnica doppler riesce a discriminare se si tratti di un drone o di un animale e in questo caso lasciarlo a sé. Nel caso sia un drone, ne prevede il corridoio di approccio, lo identifica e, se abbinato ad altro, lo può anche neutralizzare. La dimensione marina, infine, in superficie e fino ai fondali. Ancora, "effetto bolla". Si può immaginare una serie di piattaforme in grado di svolgere attività di early warning e di rilevamento di ciò che si avvicina all'aera portuale o a infrastrutture critiche come cavi tlc, internet, teste pozzo oil & gas, cavidotti, che in prossimità del porto hanno derivazioni verso le centrali di trasformazione. L'area antistante il porto viene così sempre più letta come un unico aggregato. Le informazioni viaggiano attraverso droni, nodi e boe fino a essere analizzate a terra tramite intelligenza artificiale. L'ANALISI L'IA - ricostruisce Fincantieri - analizza dati che provengono da lot, tracking dei mezzi, telecamere, aperture dei container. Una gestione digital by design che riduce i tempi, per la logistica e non solo, anche grazie all'utilizzo del digital twin, che consente di allenare dati e personale a stare su determinati scenari. Un layer più logico e meno hardware: la cyber security parte dalla nave. Quanto nel processo di ottimizzazione dei flussi, il risparmio in termini di tempo ed economico e di impatto ESG nella filiera, si potrà verificare caso per caso. Dipenderà - si spiega - da quanta parte del processo questi sistemi coprono. Il piano per Odessa è un esempio concreto. «Alla recente conferenza sulla ricostruzione dell'Ucraina - sottolinea Pierroberto Folgiero - abbiamo presentato un progetto molto ambizioso per proteggere il porto di Odessa con una bolla di sicurezza marina di circa 25 chilometri che comincia dalla protezione delle infrastrutture fisiche e poi si muove anche sui fondali. Questo progetto riguarda un tema, quello della protezione dei porti, molto importante, per il quale è fondamentale attivare nuove tecnologie che consentano di mettere in sicurezza questi hub sempre più strategici». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Fincantieri, per i porti radar anti-droni e logistica hi-tech. L'ad Pierroberto Folgiero: «Gli scali come un cervello connesso che impara ed evolve»

Radar anti-droni per il controllo dei cieli, sensori acustici e idrofoni per il rilevamento subacqueo, e poi sonar e barriere anti-intrusione. E sulla terraferma l'applicazione di tecnologie che semplificano i movimenti lungo l'intera catena del valore degli scali. «Immaginiamo il porto come il centro nevralgico dell'economia globale: lì si incontrano le rotte marittime, le linee ferroviarie, l'autotrasporto, l'energia e i cavi sottomarini che portano connettività digitale. Se il mare è la linfa vitale dei commerci, il porto ne è il cuore pulsante», sottolinea Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri. Qui si innesta Fincantieri Ingenium, joint-venture partecipata al 70% da Fincantieri NexTech, controllata del Gruppo, e al 30% da Accenture. Obiettivo, accelerare la trasformazione digitale. «Con Fincantieri Ingenium vogliamo trasformare nel tempo questo cuore in un cervello connesso che impara ed evolve: una piattaforma digitale che oltre a interfacciarsi tecnologicamente con le navi, coordina in tempo reale i flussi a terra di merci e passeggeri, li ottimizza, rendendo il sistema sostenibile e protetto con cyber security avanzata. È la visione del porto come infrastruttura

strategica logica, capace di ridurre i tempi morti, abbattere le emissioni oltre a moltiplicare l'efficienza dell'intera catena logistica integrata», aggiunge Folgiero. Da largo a terra. APPROFONDIMENTI Logistica e porti: trasporti via mare oltre le crisi. Le merci crescono del 6%. Ora la prova dei dazi LO SCENARIO I porti sono un mondo. Basta riprendere alcuni dati **Asoporti**, l'associazione cui aderiscono le Autorità di sistema portuale: nel 2024 gli scali italiani hanno gestito oltre 480 milioni di tonnellate di merci e movimentato 11,7 milioni di Teu. I passeggeri transitati sono stati oltre 73 milioni, tutti compresi, contati anche i traghetti dello Stretto e il traffico per le isole minori. I soli croceristi sono stati oltre 13 milioni. Secondo il rapporto Unctad 2024, oltre l'80% del commercio mondiale in volume viaggia via mare. Un mondo in continua evoluzione, in un contesto geopolitico sempre più complesso. Digitalizzazione è ormai la parola chiave. Velocizzare per stare al passo con i tempi. Tra i traguardi più significativi anche per il Pnrr. A partire proprio dalla logistica e passando per la sicurezza, fisica e dei dati che alla logistica si legano. Temi oggi al centro delle strategie aziendali a ogni livello. Fincantieri prevede allora una serie di sistemi che interessano tre dimensioni - aerea, marina e di terra - che potranno trovare applicazione in Italia e all'estero. Ripartiamo da terra. In tempi sempre più veloci e di concorrenza elevata, è fondamentale accorciare la sosta delle navi, ma anche velocizzare i flussi di merci e passeggeri. Dal tracciamento automatico delle merci o dei mezzi all'ottimizzazione dei processi, l'obiettivo è gestire al meglio tempi e risorse, anche perché la nave non può sostare in porto per un tempo infinito. Dall'alimentazione all'imbarco al carico e scarico delle merci. Digitalizzando



Radar anti-droni per il controllo dei cieli, sensori acustici e idrofoni per il rilevamento subacqueo, e poi sonar e barriere anti-intrusione. E sulla terraferma l'applicazione di tecnologie che semplificano i movimenti lungo l'intera catena del valore degli scali. «Immaginiamo il porto come il centro nevralgico dell'economia globale: lì si incontrano le rotte marittime, le linee ferroviarie, l'autotrasporto, l'energia e i cavi sottomarini che portano connettività digitale. Se il mare è la linfa vitale dei commerci, il porto ne è il cuore pulsante», sottolinea Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri. Qui si innesta Fincantieri Ingenium, joint-venture partecipata al 70% da Fincantieri NexTech, controllata del Gruppo, e al 30% da Accenture. Obiettivo, accelerare la trasformazione digitale. «Con Fincantieri Ingenium vogliamo trasformare nel tempo questo cuore in un cervello connesso che impara ed evolve: una piattaforma digitale che oltre a interfacciarsi tecnologicamente con le navi, coordina in tempo reale i flussi a terra di merci e passeggeri, li ottimizza, rendendo il sistema sostenibile e protetto con cyber security avanzata. È la visione del porto come infrastruttura strategica logica, capace di ridurre i tempi morti, abbattere le emissioni oltre a moltiplicare l'efficienza dell'intera catena logistica integrata», aggiunge Folgiero. Da largo a terra. APPROFONDIMENTI Logistica e porti: trasporti via mare oltre le crisi. Le merci crescono del 6%. Ora la prova dei dazi LO SCENARIO I porti sono un mondo. Basta riprendere alcuni dati Asoporti, l'associazione cui aderiscono le Autorità di sistema portuale: nel 2024 gli scali italiani hanno gestito oltre 480 milioni di tonnellate di merci e movimentato 11,7 milioni di Teu. I passeggeri transitati sono stati oltre 73 milioni, tutti compresi, contati anche i traghetti dello Stretto e il traffico per le isole minori. I soli croceristi sono stati oltre 13 milioni. Secondo il rapporto Unctad 2024, oltre l'80% del commercio mondiale in volume viaggia via mare. Un mondo in continua evoluzione, in un contesto geopolitico sempre più complesso. Digitalizzazione è ormai la parola chiave. Velocizzare per stare al passo con i tempi. Tra i traguardi più significativi anche per il Pnrr. A partire proprio dalla logistica e passando per la sicurezza, fisica e dei dati che alla logistica si legano. Temi oggi al centro delle strategie aziendali a ogni livello. Fincantieri prevede allora una serie di sistemi che interessano tre dimensioni - aerea, marina e di terra - che potranno trovare applicazione in Italia e all'estero. Ripartiamo da terra. In tempi sempre più veloci e di concorrenza elevata, è fondamentale accorciare la sosta delle navi, ma anche velocizzare i flussi di merci e passeggeri. Dal tracciamento automatico delle merci o dei mezzi all'ottimizzazione dei processi, l'obiettivo è gestire al meglio tempi e risorse, anche perché la nave non può sostare in porto per un tempo infinito. Dall'alimentazione all'imbarco al carico e scarico delle merci. Digitalizzando

le informazioni che la piattaforma porta in sé e automatizzando una serie di processi si può snellire il lavoro. Una filiera che si perfeziona attraverso Navi Sapiens, ecosistema digitale per le navi di nuova generazione e per l'upgrade della flotta esistente, perché le infrastrutture a terra e la nave in arrivo possano parlare. La dimensione aerea, ora. È stato sviluppato un radar per la protezione dai droni. «Tecnologia di altissima qualità, in grado di effettuare una sorveglianza in simultanea a 360 gradi e di creare una bolla protettiva per un raggio di 25 chilometri», spiega l'azienda. Un sistema che non solo riesce a identificare gli oggetti in volo, ma che grazie alla tecnica doppler riesce a discriminare se si tratti di un drone o di un animale e in questo caso lasciarlo a sé. Nel caso sia un drone, ne prevede il corridoio di approccio, lo identifica e, se abbinato ad altro, lo può anche neutralizzare. La dimensione marina, infine, in superficie e fino ai fondali. Ancora, "effetto bolla". Si può immaginare una serie di piattaforme in grado di svolgere attività di early warning e di rilevamento di ciò che si avvicina all'aera portuale o a infrastrutture critiche come cavi tlc, internet, teste pozzo oil & gas, cavidotti, che in prossimità del porto hanno derivazioni verso le centrali di trasformazione. L'area antistante il porto viene così sempre più letta come un unico aggregato. Le informazioni viaggiano attraverso droni, nodi e boe fino a essere analizzate a terra tramite intelligenza artificiale. L'ANALISI L'IA - ricostruisce Fincantieri - analizza dati che provengono da lot, tracking dei mezzi, telecamere, aperture dei container. Una gestione digital by design che riduce i tempi, per la logistica e non solo, anche grazie all'utilizzo del digital twin, che consente di allenare dati e personale a stare su determinati scenari. Un layer più logico e meno hardware: la cyber security parte dalla nave. Quanto nel processo di ottimizzazione dei flussi, il risparmio in termini di tempo ed economico e di impatto ESG nella filiera, si potrà verificare caso per caso. Dipenderà - si spiega - da quanta parte del processo questi sistemi coprono. Il piano per Odessa è un esempio concreto. «Alla recente conferenza sulla ricostruzione dell'Ucraina - sottolinea Pierroberto Folgiero - abbiamo presentato un progetto molto ambizioso per proteggere il porto di Odessa con una bolla di sicurezza marina di circa 25 chilometri che comincia dalla protezione delle infrastrutture fisiche e poi si muove anche sui fondali. Questo progetto riguarda un tema, quello della protezione dei porti, molto importante, per il quale è fondamentale attivare nuove tecnologie che consentano di mettere in sicurezza questi hub sempre più strategici». © RIPRODUZIONE RISERVATA © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Fincantieri, per i porti radar anti-droni e logistica hi-tech. L'ad Pierroberto Folgiero: «Gli scali come un cervello connesso che impara ed evolve»

«Con Fincantieri Ingenium c'è la visione di una infrastruttura strategica logica, capace di ridurre i tempi morti, abbattere le emissioni oltre a moltiplicare l'efficienza dell'intera catena logistica integrata» Radar anti-droni per il controllo dei cieli, sensori acustici e idrofoni per il rilevamento subacqueo, e poi sonar e barriere anti-intrusione. E sulla terraferma l'applicazione di tecnologie che semplificano i movimenti lungo l'intera catena del valore degli scali. «Immaginiamo il porto come il centro nevralgico dell'economia globale: lì si incontrano le rotte marittime, le linee ferroviarie, l'autotrasporto, l'energia e i cavi sottomarini che portano connettività digitale. Se il mare è la linfa vitale dei commerci, il porto ne è il cuore pulsante», sottolinea Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri. Qui si innesta Fincantieri Ingenium, joint-venture partecipata al 70% da Fincantieri NexTech, controllata del Gruppo, e al 30% da Accenture. Obiettivo, accelerare la trasformazione digitale. «Con Fincantieri Ingenium vogliamo trasformare nel tempo questo cuore in un cervello connesso che impara ed evolve: una piattaforma digitale che oltre a interfacciarsi tecnologicamente con le navi, coordina in tempo reale i flussi a terra di merci e passeggeri, li ottimizza, rendendo il sistema sostenibile e protetto con cyber security avanzata. È la visione del porto come infrastruttura strategica logica, capace di ridurre i tempi morti, abbattere le emissioni oltre a moltiplicare l'efficienza dell'intera catena logistica integrata», aggiunge Folgiero. Da largo a terra. LO SCENARIO I porti sono un mondo. Basta riprendere alcuni dati **Assoporti**, l'associazione cui aderiscono le Autorità di sistema portuale: nel 2024 gli scali italiani hanno gestito oltre 480 milioni di tonnellate di merci e movimentato 11,7 milioni di Teu. I passeggeri transitati sono stati oltre 73 milioni, tutti compresi, contati anche i traghetti dello Stretto e il traffico per le isole minori. I soli croceristi sono stati oltre 13 milioni. Secondo il rapporto Unctad 2024, oltre l'80% del commercio mondiale in volume viaggia via mare. Un mondo in continua evoluzione, in un contesto geopolitico sempre più complesso. Digitalizzazione è ormai la parola chiave. Velocizzare per stare al passo con i tempi. Tra i traguardi più significativi anche per il Pnrr. A partire proprio dalla logistica e passando per la sicurezza, fisica e dei dati che alla logistica si legano. Temi oggi al centro delle strategie aziendali a ogni livello. Fincantieri prevede allora una serie di sistemi che interessano tre dimensioni - aerea, marina e di terra - che potranno trovare applicazione in Italia e all'estero. Ripartiamo da terra. In tempi sempre più veloci e di concorrenza elevata, è fondamentale accorciare la sosta delle navi, ma anche velocizzare i flussi di merci e passeggeri. Dal tracciamento automatico delle merci o dei mezzi all'ottimizzazione dei processi, l'obiettivo è gestire al meglio tempi e risorse, anche perché la nave non può sostare in porto per



«Con Fincantieri Ingenium c'è la visione di una infrastruttura strategica logica, capace di ridurre i tempi morti, abbattere le emissioni oltre a moltiplicare l'efficienza dell'intera catena logistica integrata» Radar anti-droni per il controllo dei cieli, sensori acustici e idrofoni per il rilevamento subacqueo, e poi sonar e barriere anti-intrusione. E sulla terraferma l'applicazione di tecnologie che semplificano i movimenti lungo l'intera catena del valore degli scali. «Immaginiamo il porto come il centro nevralgico dell'economia globale: lì si incontrano le rotte marittime, le linee ferroviarie, l'autotrasporto, l'energia e i cavi sottomarini che portano connettività digitale. Se il mare è la linfa vitale dei commerci, il porto ne è il cuore pulsante», sottolinea Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri. Qui si innesta Fincantieri Ingenium, joint-venture partecipata al 70% da Fincantieri NexTech, controllata del Gruppo, e al 30% da Accenture. Obiettivo, accelerare la trasformazione digitale. «Con Fincantieri Ingenium vogliamo trasformare nel tempo questo cuore in un cervello connesso che impara ed evolve: una piattaforma digitale che oltre a interfacciarsi tecnologicamente con le navi, coordina in tempo reale i flussi a terra di merci e passeggeri, li ottimizza, rendendo il sistema sostenibile e protetto con cyber security avanzata. È la visione del porto come infrastruttura strategica logica, capace di ridurre i tempi morti, abbattere le emissioni oltre a moltiplicare l'efficienza dell'intera catena logistica integrata», aggiunge Folgiero. Da largo a terra. LO SCENARIO I porti sono un mondo. Basta riprendere alcuni dati Assoporti, l'associazione cui aderiscono le Autorità di sistema portuale: nel 2024 gli scali italiani hanno gestito oltre 480 milioni di tonnellate di merci e movimentato 11,7 milioni di Teu. I passeggeri transitati sono stati oltre 73 milioni, tutti compresi, contati anche i traghetti dello Stretto e il traffico per le isole.

un tempo infinito. Dall'alimentazione all'imbarco al carico e scarico delle merci. Digitalizzando le informazioni che la piattaforma porta in sé e automatizzando una serie di processi si può snellire il lavoro. Una filiera che si perfeziona attraverso Navi Sapiens, ecosistema digitale per le navi di nuova generazione e per l'upgrade della flotta esistente, perché le infrastrutture a terra e la nave in arrivo possano parlare. La dimensione aerea, ora. È stato sviluppato un radar per la protezione dai droni. «Tecnologia di altissima qualità, in grado di effettuare una sorveglianza in simultanea a 360 gradi e di creare una bolla protettiva per un raggio di 25 chilometri», spiega l'azienda. Un sistema che non solo riesce a identificare gli oggetti in volo, ma che grazie alla tecnica doppler riesce a discriminare se si tratti di un drone o di un animale e in questo caso lasciarlo a sé. Nel caso sia un drone, ne prevede il corridoio di approccio, lo identifica e, se abbinato ad altro, lo può anche neutralizzare. La dimensione marina, infine, in superficie e fino ai fondali. Ancora, "effetto bolla". Si può immaginare una serie di piattaforme in grado di svolgere attività di early warning e di rilevamento di ciò che si avvicina all'aerea portuale o a infrastrutture critiche come cavi tlc, internet, teste pozzo oil & gas, cavidotti, che in prossimità del porto hanno derivazioni verso le centrali di trasformazione. L'area antistante il porto viene così sempre più letta come un unico aggregato. Le informazioni viaggiano attraverso droni, nodi e boe fino a essere analizzate a terra tramite intelligenza artificiale. L'ANALISI L'IA - ricostruisce Fincantieri - analizza dati che provengono da lot, tracking dei mezzi, telecamere, aperture dei container. Una gestione digital by design che riduce i tempi, per la logistica e non solo, anche grazie all'utilizzo del digital twin, che consente di allenare dati e personale a stare su determinati scenari. Un layer più logico e meno hardware: la cyber security parte dalla nave. Quanto nel processo di ottimizzazione dei flussi, il risparmio in termini di tempo ed economico e di impatto ESG nella filiera, si potrà verificare caso per caso. Dipenderà - si spiega - da quanta parte del processo questi sistemi coprono. Il piano per Odessa è un esempio concreto. «Alla recente conferenza sulla ricostruzione dell'Ucraina - sottolinea Pierroberto Folgiero - abbiamo presentato un progetto molto ambizioso per proteggere il porto di Odessa con una bolla di sicurezza marina di circa 25 chilometri che comincia dalla protezione delle infrastrutture fisiche e poi si muove anche sui fondali. Questo progetto riguarda un tema, quello della protezione dei porti, molto importante, per il quale è fondamentale attivare nuove tecnologie che consentano di mettere in sicurezza questi hub sempre più strategici». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## I vertici delle Autorità di Sistema tutti insieme al tavolo di Assiterminal

"Port & Shipping Tech" a Genova, al confronto anche Rixi e Deidda GENOVA. "Unire i porti, costruire il futuro": è questo il titolo del convegno di Assiterminal che, secondo gli annunci degli organizzatori, riunirà attorno al tavolo per la prima volta, a porte aperte, quasi tutti presidenti e i commissari delle Autorità di Sistema Portuale del nostro Paese. Moderato dalla giornalista Roberta Busatto, prevede gli interventi di apertura di Salvatore Deidda (presidente della commissione trasporti della Camera), di Tomaso Cognolato (presidente di Assiterminal) e di **Rodolfo Giampieri** (numero uno di **Assoport**) mentre le conclusioni saranno affidate al viceministro Edoardo Rixi. Sarà questo uno degli appuntamenti principali del primo round dell'edizione numero 17 di "Port & Shipping Tech", l'evento internazionale dedicato all'innovazione nella portualità e nel trasporto marittimo che è stato organizzato da Clickutility Team al Centro Congressi del Porto Antico di Genova nell'ambito della "Genoa Shipping Week". Gli organizzatori spiegano che «riunire intorno allo stesso tavolo, in un contesto pubblico, tutti i vertici delle istituzioni portuali è un evento raro e rappresenta un segnale concreto di cooperazione e volontà di "fare sistema"». Obiettivo: instaurare un «dialogo aperto e costruttivo» in vista della definizione di «regole nazionali più semplici e uniformi e per promuovere strategie condivise». «Il ruolo che Assiterminal sta consolidando è quello di favorire il dialogo, l'ascolto e la costruzione di proposte condivise per consolidare e sviluppare la portualità italiana», dice Tomaso Cognolato dalla plancia di comando di Assiterminal. La presenza dei vertici delle Autorità di Sistema è «un segnale forte dell'attenzione che le istituzioni riservano alle imprese terminalistiche e portuali, cuore produttivo del nostro sistema». In quest'ottica Port & Shipping Tech - aggiunge - si conferma «la cornice ideale, vero think tank della portualità e del trasporto marittimo: era importante che questo confronto avvenisse qui, perché l'obiettivo di "unire i porti" coincide con lo spirito stesso di questa manifestazione». L'incontro - viene spiegato - si inserisce nel percorso del Tour dei Porti di Assiterminal che mira a «raccolgere esperienze, criticità e proposte direttamente dai territori, trasformandole in strumenti concreti di politica industriale».



10/16/2025 09:18

"Port & Shipping Tech" a Genova, al confronto anche Rixi e Deidda GENOVA. "Unire i porti, costruire il futuro": è questo il titolo del convegno di Assiterminal che, secondo gli annunci degli organizzatori, riunirà attorno al tavolo per la prima volta, a porte aperte, quasi tutti presidenti e i commissari delle Autorità di Sistema Portuale del nostro Paese. Moderato dalla giornalista Roberta Busatto, prevede gli interventi di apertura di Salvatore Deidda (presidente della commissione trasporti della Camera), di Tomaso Cognolato (presidente di Assiterminal) e di Rodolfo Giampieri (numero uno di Assoport) mentre le conclusioni saranno affidate al viceministro Edoardo Rixi. Sarà questo uno degli appuntamenti principali del primo round dell'edizione numero 17 di "Port & Shipping Tech", l'evento internazionale dedicato all'innovazione nella portualità e nel trasporto marittimo che è stato organizzato da Clickutility Team al Centro Congressi del Porto Antico di Genova nell'ambito della "Genoa Shipping Week". Gli organizzatori spiegano che «riunire intorno allo stesso tavolo, in un contesto pubblico, tutti i vertici delle istituzioni portuali è un evento raro e rappresenta un segnale concreto di cooperazione e volontà di "fare sistema"». Obiettivo: instaurare un «dialogo aperto e costruttivo» in vista della definizione di «regole nazionali più semplici e uniformi e per promuovere strategie condivise». «Il ruolo che Assiterminal sta consolidando è quello di favorire il dialogo, l'ascolto e la costruzione di proposte condivise per consolidare e sviluppare la portualità italiana», dice Tomaso Cognolato dalla plancia di comando di Assiterminal. La presenza dei vertici delle Autorità di Sistema è «un segnale forte dell'attenzione che le istituzioni riservano alle imprese terminalistiche e portuali, cuore produttivo del nostro sistema». In quest'ottica Port & Shipping Tech - aggiunge - si conferma «la cornice ideale, vero think tank della portualità e del trasporto marittimo: era importante che questo confronto avvenisse qui, perché

## PORTS OF GENOA

Primo Piano

### "Parliamoci tra porti, non servono nuove leggi": il Presidente Paroli rilancia la sinergia tra AdSP per rafforzare la competitività del sistema Paese"

Questo pomeriggio, nell'ambito della conferenza Port&ShippingTech e sotto l'egida di Assiterminal, si è tenuto il convegno "Unire i porti, costruire il futuro", al quale hanno partecipato Presidenti e Commissari delle Autorità di Sistema Portuale. Il dibattito, moderato da Roberta Busatto e coordinato dal presidente di Assiterminal, Tomaso Cognolato, ha avuto come obiettivo quello di avviare un dialogo istituzionale tra i vertici portuali su strategie comuni per rafforzare la competitività del sistema marittimo nazionale. Dopo gli interventi introduttivi di Salvatore Deidda, presidente della IX Commissione Trasporti, e di **Rodolfo Giampieri** per **Assoport**, è stata avviata la tavola rotonda tra i rappresentanti delle Autorità portuali, concludendo con il saluto del Viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi (previsto). Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, nel suo intervento ha caldeggiato un percorso di semplificazione e omogeneizzazione tra le Autorità stesse, insistendo sul fatto che non occorre attendere solo atti legislativi nazionali: anche le Autorità portuali possono contribuire a semplificare, ha affermato, con azioni di coordinamento volte a definire tempi, criteri e regole uniformi. Paroli ha evidenziato come nella pratica quotidiana delle norme italiane ci sia spesso una sovrapposizione di vecchie e nuove normative rendendo estremamente complesso investire in Italia per gli operatori economici internazionali. Un passaggio centrale del suo discorso ha riguardato i regolamenti demaniali: ogni Autorità ne adotta uno in autonomia, nel rispetto della legge, ma un'azione di sincronia e coordinamento tra le AdSP permetterebbe di uniformare le normative in modo che gli imprenditori possano essere certi che la loro istanza sarà valutata in tempi prefissati con criteri di ammortamento sull'investimento. Il Presidente Paroli ha puntualizzato che non si tratta di imporre canoni identici per tutti - ogni porto ha le sue peculiarità e il proprio rapporto con il mercato - ma piuttosto di dare stabilità e prospettive sicure. « Se io investo un milione di euro nel porto di Genova - ha detto - devo sapere in quanto tempo quell'investimento verrà ammortizzato e che ulteriori investimenti potrò fare affinché generi ricchezza sul territorio ». Paroli ha fatto presente che l'AdSP da lui guidata ha già avviato l'adozione di atti regolamentari più sintetici, chiari e operativi, condividendo con altre Autorità idee e pratiche che potranno essere replicate. Ha sottolineato infine l'importanza della condivisione degli strumenti informatici: molte Autorità dispongono di piattaforme telematiche avanzate, e renderle interoperabili o adottare soluzioni già esistenti può accelerare il lavoro della pubblica amministrazione. In questo senso si colloca la logica del "riuso" che, secondo Paroli, consente di risparmiare tempi e costi e di offrire agli operatori procedure uniformi nei vari porti. In chiusura ha ribadito come il coordinamento fra le AdSP, e grazie al supporto di **Assoport** come tavolo di



Questo pomeriggio, nell'ambito della conferenza Port&ShippingTech e sotto l'egida di Assiterminal, si è tenuto il convegno "Unire i porti, costruire il futuro", al quale hanno partecipato Presidenti e Commissari delle Autorità di Sistema Portuale. Il dibattito, moderato da Roberta Busatto e coordinato dal presidente di Assiterminal, Tomaso Cognolato, ha avuto come obiettivo quello di avviare un dialogo istituzionale tra i vertici portuali su strategie comuni per rafforzare la competitività del sistema marittimo nazionale. Dopo gli interventi introduttivi di Salvatore Deidda, presidente della IX Commissione Trasporti, e di Rodolfo Giampieri per Assoport, è stata avviata la tavola rotonda tra i rappresentanti delle Autorità portuali, concludendo con il saluto del Viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi (previsto). Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, nel suo intervento ha caldeggiato un percorso di semplificazione e omogeneizzazione tra le Autorità stesse, insistendo sul fatto che non occorre attendere solo atti legislativi nazionali: anche le Autorità portuali possono contribuire a semplificare, ha affermato, con azioni di coordinamento volte a definire tempi, criteri e regole uniformi. Paroli ha evidenziato come nella pratica quotidiana delle norme italiane ci sia spesso una sovrapposizione di vecchie e nuove normative rendendo estremamente complesso investire in Italia per gli operatori economici internazionali. Un passaggio centrale del suo discorso ha riguardato i regolamenti demaniali: ogni Autorità ne adotta uno in autonomia, nel rispetto della legge, ma un'azione di sincronia e coordinamento tra le AdSP permetterebbe di uniformare le normative in modo che gli imprenditori possano essere certi che la loro istanza sarà valutata in tempi prefissati con criteri di ammortamento sull'investimento. Il Presidente Paroli ha puntualizzato che non si

## PORTS OF GENOA

### Primo Piano

---

confronto, permetta di ottenere grandi risultati risparmiando sui costi e sui tempi.

## Fincantieri, per i porti radar anti-droni e logistica hi-tech. L'ad Pierroberto Folgiero: «Gli scali come un cervello connesso che impara ed evolve»

Radar anti-droni per il controllo dei cieli, sensori acustici e idrofoni per il rilevamento subacqueo, e poi sonar e barriere anti-intrusione. E sulla terraferma l'applicazione di tecnologie che semplificano i movimenti lungo l'intera catena del valore degli scali. «Immaginiamo il porto come il centro nevralgico dell'economia globale: lì si incontrano le rotte marittime, le linee ferroviarie, l'autotrasporto, l'energia e i cavi sottomarini che portano connettività digitale. Se il mare è la linfa vitale dei commerci, il porto ne è il cuore pulsante», sottolinea Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri. Qui si innesta Fincantieri Ingenium, joint-venture partecipata al 70% da Fincantieri NexTech, controllata del Gruppo, e al 30% da Accenture. Obiettivo, accelerare la trasformazione digitale. «Con Fincantieri Ingenium vogliamo trasformare nel tempo questo cuore in un cervello connesso che impara ed evolve: una piattaforma digitale che oltre a interfacciarsi tecnologicamente con le navi, coordina in tempo reale i flussi a terra di merci e passeggeri, li ottimizza, rendendo il sistema sostenibile e protetto con cyber security avanzata. È la visione del porto come infrastruttura strategica logica, capace di ridurre i tempi morti, abbattere le emissioni oltre a moltiplicare l'efficienza dell'intera catena logistica integrata», aggiunge Folgiero. Da largo a terra. LO SCENARIO I porti sono un mondo. Basta riprendere alcuni dati **Assoporti**, l'associazione cui aderiscono le Autorità di sistema portuale: nel 2024 gli scali italiani hanno gestito oltre 480 milioni di tonnellate di merci e movimentato 11,7 milioni di Teu. I passeggeri transitati sono stati oltre 73 milioni, tutti compresi, contati anche i traghetti dello Stretto e il traffico per le isole minori. I soli croceristi sono stati oltre 13 milioni. Secondo il rapporto Unctad 2024, oltre l'80% del commercio mondiale in volume viaggia via mare. Un mondo in continua evoluzione, in un contesto geopolitico sempre più complesso. Digitalizzazione è ormai la parola chiave. Velocizzare per stare al passo con i tempi. Tra i traguardi più significativi anche per il Pnrr. A partire proprio dalla logistica e passando per la sicurezza, fisica e dei dati che alla logistica si legano. Temi oggi al centro delle strategie aziendali a ogni livello. Fincantieri prevede allora una serie di sistemi che interessano tre dimensioni - aerea, marina e di terra - che potranno trovare applicazione in Italia e all'estero. Ripartiamo da terra. In tempi sempre più veloci e di concorrenza elevata, è fondamentale accorciare la sosta delle navi, ma anche velocizzare i flussi di merci e passeggeri. Dal tracciamento automatico delle merci o dei mezzi all'ottimizzazione dei processi, l'obiettivo è gestire al meglio tempi e risorse, anche perché la nave non può sostare in porto per un tempo infinito. Dall'alimentazione all'imbarco al carico e scarico delle merci. Digitalizzando le informazioni che la piattaforma porta in sé e automatizzando una serie di processi si può snellire il lavoro. Una filiera



Radar anti-droni per il controllo dei cieli, sensori acustici e idrofoni per il rilevamento subacqueo, e poi sonar e barriere anti-intrusione. E sulla terraferma l'applicazione di tecnologie che semplificano i movimenti lungo l'intera catena del valore degli scali. «Immaginiamo il porto come il centro nevralgico dell'economia globale: lì si incontrano le rotte marittime, le linee ferroviarie, l'autotrasporto, l'energia e i cavi sottomarini che portano connettività digitale. Se il mare è la linfa vitale dei commerci, il porto ne è il cuore pulsante», sottolinea Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri. Qui si innesta Fincantieri Ingenium, joint-venture partecipata al 70% da Fincantieri NexTech, controllata del Gruppo, e al 30% da Accenture. Obiettivo, accelerare la trasformazione digitale. «Con Fincantieri Ingenium vogliamo trasformare nel tempo questo cuore in un cervello connesso che impara ed evolve: una piattaforma digitale che oltre a interfacciarsi tecnologicamente con le navi, coordina in tempo reale i flussi a terra di merci e passeggeri, li ottimizza, rendendo il sistema sostenibile e protetto con cyber security avanzata. È la visione del porto come infrastruttura strategica logica, capace di ridurre i tempi morti, abbattere le emissioni oltre a moltiplicare l'efficienza dell'intera catena logistica integrata», aggiunge Folgiero. Da largo a terra. LO SCENARIO I porti sono un mondo. Basta riprendere alcuni dati Assoporti, l'associazione cui aderiscono le Autorità di sistema portuale: nel 2024 gli scali italiani hanno gestito oltre 480 milioni di tonnellate di merci e movimentato 11,7 milioni di Teu. I passeggeri transitati sono stati oltre 73 milioni, tutti compresi, contati anche i traghetti dello Stretto e il traffico per le isole minori. I soli croceristi sono stati oltre 13 milioni. Secondo il rapporto Unctad 2024, oltre l'80% del commercio mondiale in volume viaggia via mare. Un mondo in continua evoluzione, in un contesto geopolitico sempre più complesso. Digitalizzazione è ormai la parola chiave. Velocizzare per stare al passo con i tempi. Tra i traguardi più significativi anche per il Pnrr. A partire proprio dalla logistica e passando per la sicurezza, fisica e dei dati che alla logistica si legano. Temi oggi al centro delle strategie aziendali a ogni livello. Fincantieri prevede allora una serie di sistemi che interessano tre dimensioni - aerea, marina e di terra - che potranno trovare applicazione in Italia e all'estero. Ripartiamo da terra. In tempi sempre più veloci e di concorrenza elevata, è fondamentale accorciare la sosta delle navi, ma anche velocizzare i flussi di merci e passeggeri. Dal tracciamento automatico delle merci o dei mezzi all'ottimizzazione dei processi, l'obiettivo è gestire al meglio tempi e risorse, anche perché la nave non può sostare in porto per un tempo infinito. Dall'alimentazione all'imbarco al carico e scarico delle merci. Digitalizzando le informazioni che la piattaforma porta in sé e automatizzando una serie di processi si può snellire il lavoro. Una filiera

che si perfeziona attraverso Navi Sapiens, ecosistema digitale per le navi di nuova generazione e per l'upgrade della flotta esistente, perché le infrastrutture a terra e la nave in arrivo possano parlare. La dimensione aerea, ora. È stato sviluppato un radar per la protezione dai droni. «Tecnologia di altissima qualità, in grado di effettuare una sorveglianza in simultanea a 360 gradi e di creare una bolla protettiva per un raggio di 25 chilometri», spiega l'azienda. Un sistema che non solo riesce a identificare gli oggetti in volo, ma che grazie alla tecnica doppler riesce a discriminare se si tratti di un drone o di un animale e in questo caso lasciarlo a sé. Nel caso sia un drone, ne prevede il corridoio di approccio, lo identifica e, se abbinato ad altro, lo può anche neutralizzare. La dimensione marina, infine, in superficie e fino ai fondali. Ancora, "effetto bolla". Si può immaginare una serie di piattaforme in grado di svolgere attività di early warning e di rilevamento di ciò che si avvicina all'aera portuale o a infrastrutture critiche come cavi tlc, internet, teste pozzo oil & gas, cavidotti, che in prossimità del porto hanno derivazioni verso le centrali di trasformazione. L'area antistante il porto viene così sempre più letta come un unico aggregato. Le informazioni viaggiano attraverso droni, nodi e boe fino a essere analizzate a terra tramite intelligenza artificiale. L'ANALISI L'IA - ricostruisce Fincantieri - analizza dati che provengono da lot, tracking dei mezzi, telecamere, aperture dei container. Una gestione digital by design che riduce i tempi, per la logistica e non solo, anche grazie all'utilizzo del digital twin, che consente di allenare dati e personale a stare su determinati scenari. Un layer più logico e meno hardware: la cyber security parte dalla nave. Quanto nel processo di ottimizzazione dei flussi, il risparmio in termini di tempo ed economico e di impatto ESG nella filiera, si potrà verificare caso per caso. Dipenderà - si spiega - da quanta parte del processo questi sistemi coprono. Il piano per Odessa è un esempio concreto. «Alla recente conferenza sulla ricostruzione dell'Ucraina - sottolinea Pierroberto Folgiero - abbiamo presentato un progetto molto ambizioso per proteggere il porto di Odessa con una bolla di sicurezza marina di circa 25 chilometri che comincia dalla protezione delle infrastrutture fisiche e poi si muove anche sui fondali. Questo progetto riguarda un tema, quello della protezione dei porti, molto importante, per il quale è fondamentale attivare nuove tecnologie che consentano di mettere in sicurezza questi hub sempre più strategici». © RIPRODUZIONE RISERVATA © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Federagenti e Assoporti bocciano la Rotta Artica

16 Ottobre 2025 Monica Zunino I presidenti Pessina e **Giampieri**: "Non è una minaccia per il Mediterraneo" Genova - La rotta artica incassa la bocciatura di Federagenti e **Assoporti**. Il passaggio dal Mare del Nord al posto del transito dal canale di Suez che in teoria potrebbe rivoluzionare i trasporti marittimi (e tagliare fuori il Mediterraneo) non è un'alternativa credibile per questioni non solo ambientali ma pure più concrete di business dicono sia il numero uno di Federagenti Paolo Pessina che quello di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri** nella tavola rotonda al convegno "Le voci della Blue economy e le sfide del settore" nell'ambito della Genoa shipping week. "Non è una rotta in cui crediamo. Non è un'alternativa credibile e non è una minaccia per il Mediterraneo" dice Pessina. Ridurre i tempi di percorrenza dai porti cinesi all'Europa, dai 40 giorni attuali a 18, o a 20, come quelli impiegati dalla nave cinese Istanbul Bridge per raggiungere il porto inglese di Felixstowe dalla Cina, sulla carta è rivoluzionario, ma ci sono diversi fattori contrari. In aggiunta ai problemi ambientali che comporta il transito in una zona delicata come quella dell'Artico, Pessina ne indica almeno altri due. "Oltre alla stagionalità (i transiti attualmente sono consentiti solo da luglio a ottobre) questa rotta prevede un viaggio da punto a punto, dal porto di partenza a quello di arrivo, senza una serie di scali, come avviene oggi sulla rotta Far East-Mediterraneo, che permettono di ottimizzare il viaggio. A oggi - sottolinea - non risulta esistano porti fra i ghiacci. Inoltre, un'altra cosa di cui non si parla è che il transito in mari con temperature così basse sarebbe impossibile per molte tipologie di merce che verrebbero danneggiate da quelle temperature". Infine c'è un problema di flotte: "Perché le navi attuali non sono fatte per navigare in quell'ambiente". Di sicuro non le navi portacontenitori già costruite e neppure quelle in ordine. **Giampieri** aggiunge un altro elemento. "Lo sviluppo deve essere anche etico, altrimenti è uno sviluppo a metà che non ha futuro" dice. "E' appurato che la rotta artica sia uno sconvolgimento della situazione ambientale, quindi se sviluppo e ambiente sono due elementi fondamentali che devono viaggiare insieme, in questo caso non vanno proprio d'accordo" aggiunge. Non si può, insomma, parlare di sostenibilità, investire sulla sostenibilità e poi portare avanti una cosa che sostenibile non è. E non va bene un mondo, anche nel settore marittimo, diviso in due, con zone in cui "l'elemento sostenibilità diventa competitività sleale" completa, perché "non possiamo fare una partita nella quale alcuni partono con una palla al piede e altri partono invece già in velocità perché altrimenti andiamo a sostenere qualcosa che alla fine farà piangere, come spesso succede, i virtuosi e farà sorridere quelli che invece virtuosi non sono. E credo che questa sia una cosa che in questa parte del mondo e in questa parte della storia del mondo eticamente non va". A proposito di competizione, questa volta non a proposito di



## Ship Mag

### Primo Piano

---

rotta artica e di sostenibilità ma fra compagnie, il presidente di Federagenti dice che "ci sarà e sarà durissima specie quando la rotta dal canale di Suez tornerà ad operare a pieno ritmo e l'overcapacity e l'eccessivo numero di navi rispetto alla domanda spingerà al ribasso i noli". E sempre in tema di concorrenza, senza fare nomi, Pessina si toglie un sassolino dalla scarpa. Ricordando che qualcuno (il viceministro a Infrastrutture e trasporti Edoardo Rixi) l'anno scorso aveva dichiarato "Non posso mettere un agnello in mezzo a un branco di lupi" chiosa: "La concorrenza si fa sulla competizione e sulla competizione trasparente e non con i tribunali. Forse da questo punto di vista rimane qualche lupo solitario, ma sapete che fine fanno i lupi solitari: o si adeguano e ritornano nel branco oppure spariscono". Nessun nome. Ma il significato suona lo stesso chiaro. La frase di Rixi, infatti, era riferita alla nomina del presidente del porto di Genova, da calare nel bel mezzo dei conflitti fra gli operatori del porto, con Sech-Psa che aveva presentato ricorso al Consiglio di Stato ottenendo l'annullamento della concessione del terminal Gpt al gruppo Spinelli (Spinelli 51%, Hapag 49%). E se il nome non c'è, il riferimento di Pessina, che è anche consigliere delegato di Hapag Lloyd Italy, potrebbe essere associato a Giulio Schenone, che in modo più deciso avrebbe spinto il ricorso.

**(ARC) Mare:Rosolen-Scoccimarro, con nuovi rimorchiatori sviluppo e sicurezza**

(AGENPARL) - Thu 16 October 2025 Trieste, 16 ott - "In questa importante occasione celebriamo il lavoro e la totale abnegazione di chi opera quotidianamente in mare per garantire la sicurezza e il bene comune. Al tempo stesso, diamo la giusta enfasi allo sviluppo portuale di Trieste, una città che ha scelto di investire con convinzione sul proprio rapporto con il mare diventando un attore primario nell'economia marittima nazionale e internazionale. Anche per queste ragioni il sistema del Friuli Venezia Giulia sta continuando a supportare con risorse e misure importanti le professioni sul mare che necessitano di competenze e dotazioni tecnologiche adeguate ma anche di una grande passione". Lo ha sostenuto oggi a Trieste l'assessore al Lavoro, formazione, istruzione, ricerca, università e famiglia Alessia Rosolen che ha portato i saluti del governatore Fedriga nel corso della presentazione ufficiale dei rimorchiatori Captain Cat e Med Rigel, ospitata dalla Capitaneria di Porto di Trieste. Presente alla cerimonia anche l'assessore alla Difesa dell'ambiente Fabio Scoccimarro, il quale ha rivolto i complimenti alla Tripmare "per questa importante innovazione e per la lungimiranza dimostrata. La presentazione dei nuovi rimorchiatori Captain Cat e Med Rigel non è soltanto un momento di crescita per l'azienda e per il comparto portuale, ma rappresenta anche un passo concreto e simbolico verso un modello di sviluppo che mette al centro la sostenibilità ambientale, l'efficienza energetica e la qualità dell'innovazione". "L'adozione da parte di Tripmare di tecnologie all'avanguardia testimonia una visione industriale chiara e moderna: quella di coniugare sviluppo e tutela ambientale - ha sottolineato l'assessore -. Si tratta di un impegno che va oltre la singola impresa, perché contribuisce a definire l'identità di un porto e di un intero territorio". Per Scoccimarro la transizione ecologica non si fa con gli slogan, ma con investimenti strategici e con scelte concrete come questa, che rafforzano il ruolo di Porto di Trieste come modello europeo di porto green. "È proprio da realtà come questa - ha rimarcato - che si costruisce la credibilità di un territorio che vuole crescere senza rinunciare alla qualità ambientale e alla salute dei suoi cittadini". "Questo è un esempio virtuoso di come pubblico e privato possano camminare insieme: la Regione definisce una rotta chiara verso un futuro sostenibile, e le imprese rispondono con investimenti, visione e responsabilità. E così - ha affermato Scoccimarro - che si costruisce un sistema territoriale forte, capace di coniugare competitività, innovazione e tutela dell'ambiente, consolidando il primato del nostro porto e della nostra regione nel cuore dell'Europa". Nel corso della presentazione è stato spiegato che i due rimorchiatori Captain Cat e Med Rigel sono progettati per svolgere diverse operazioni: attracco e disormeggio in



## Agenparl

### Trieste

---

porti e terminal, interventi antincendio e di contenimento dell'inquinamento da idrocarburi, rimorchio costiero e offshore di imbarcazioni di grandi dimensioni. ARC/RT/al 161448 OTT 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

## Agenparl

Trieste

### (ARC) Porto Trieste: Fedriga, Consalvo professionista competente e apprezzato

(AGENPARL) - Thu 16 October 2025 Trieste, 16 ott - "La Regione Friuli Venezia Giulia esprimer? la propria intesa sul nominativo proposto dal Ministero dei Trasporti per ricoprire il ruolo di presidente dell'Autorit? di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, ovvero **Marco Consalvo**". Lo ha annunciato il governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga evidenziando che "**Consalvo** ? una persona competente e apprezzata con un curriculum di comprovata esperienza nazionale e internazionale. L'auspicio ? che, concluso l'iter necessario alla nomina, possa assumere quanto prima questo nuovo importante incarico e riportare all'ordinariet? l'attivit? dei nostri scali portuali". ARC/MA/al 162005 OTT 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Agenparl

---

**(ARC) Porto Trieste: Fedriga, Consalvo professionista competente e apprezzato**

10/16/2025 20:06

(AGENPARL) - Thu 16 October 2025 Trieste, 16 ott - "La Regione Friuli Venezia Giulia esprimer? la propria intesa sul nominativo proposto dal Ministero dei Trasporti per ricoprire il ruolo di presidente dell'Autorit? di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, ovvero Marco Consalvo". Lo ha annunciato il governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga evidenziando che "Consalvo ? una persona competente e apprezzata con un curriculum di comprovata esperienza nazionale e internazionale. L'auspicio ? che, concluso l'iter necessario alla nomina, possa assumere quanto prima questo nuovo importante incarico e riportare all'ordinariet? l'attivit? dei nostri scali portuali". ARC/MA/al 162005 OTT 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. A Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

## A Trieste Tripmare rafforza la flotta con 2 nuovi rimorchiatori

Mezzi di ultima generazione a tutela dell'ambiente Tripmare spa, società concessionaria del servizio di rimorchio nel **Porto di Trieste** dal 1994, annuncia l'ingresso in flotta di due nuovi rimorchiatori di ultima generazione, "Captain cat" e "Med rigel", appartenenti alla serie Reversed Stern Drive Tug 2513 e inaugurati oggi a **Trieste**. I due mezzi, caratterizzati da un design moderno e da una grande manovrabilità, intendono rispondere ai nuovi bisogni legati all'aumento delle dimensioni delle navi e alla tutela ambientale. Attraverso la propulsione a poppa invertita e la configurazione bidirezionale dello scafo, le unità garantiscono, è stato spiegato, prestazioni eccellenti in termini di efficienza operativa e controllo in tutte le condizioni di navigazione. "Con l'arrivo dei due nuovi rimorchiatori - ha detto Alberto Cattaruzza, ad di Tripmare - riaffermiamo il nostro impegno a garantire i più elevati standard di sicurezza e sostenibilità per il **porto di Trieste** e per tutti i nostri partner marittimi. Le navi diventano sempre più grandi e con esigenze sempre più sfidanti. L'operato di Tripmare è volto al soddisfacimento di tutte le necessità nelle acque del golfo, che intendiamo rispettare e preservare seguendo una prospettiva che punta alla diminuzione dell'impatto ambientale e all'aumento della sicurezza personale". I rimorchiatori sono stati progettati per svolgere diversi tipi di operazioni come attracco e disormeggio, interventi antincendio o contenimento dell'inquinamento da idrocarburi. "Il **porto di Trieste** - ha sottolineato il capitano di vascello Luciano Del Prete, direttore marittimo del Fvg - è il principale **porto** petrolifero nel Mediterraneo nonché tra i più importanti a livello nazionale e internazionale nella movimentazione di container, merci varie e traffico ro-ro. In un contesto così complesso e dinamico, la sicurezza è fondamentale".



## Porto Trieste, Mit firma la richiesta di intesa per Consalvo

Prosegue l'iter per la designazione del nuovo presidente Tajani: "La tassa sugli extra-profitti? Roba da Urss, non ci sarà" Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha firmato la richiesta di intesa per la nomina dell'ingegner **Marco Consalvo** a presidente dell'**Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale**. Lo annuncia una nota. L'intesa è stata trasmessa al presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, come previsto dalla normativa vigente, per completare l'iter formale di designazione del nuovo vertice dell'**Autorità portuale** che comprende i porti di Trieste e Monfalcone. **Marco Consalvo** è l'attuale amministratore delegato del Trieste Airport.



Ansa.it

**Porto Trieste, Mit firma la richiesta di intesa per Consalvo**



10/16/2025 19:59

Prosegue l'iter per la designazione del nuovo presidente Tajani: "La tassa sugli extra-profitti? Roba da Urss, non ci sarà" Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha firmato la richiesta di intesa per la nomina dell'ingegner Marco Consalvo a presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale. Lo annuncia una nota. L'intesa è stata trasmessa al presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, come previsto dalla normativa vigente, per completare l'iter formale di designazione del nuovo vertice dell'Autorità portuale che comprende i porti di Trieste e Monfalcone. Marco Consalvo è l'attuale amministratore delegato del Trieste Airport.

## Porti, MIT firma intesa per Consalvo a Presidente ADSP Adriatico Orientale

(Teleborsa) - Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha firmato la richiesta di intesa per la nomina di **Marco Consalvo** a presidente dell'**Autorità** di **Sistema** portuale del Mare Adriatico orientale. L'intesa è stata trasmessa al presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, come previsto dalla normativa vigente, per completare l'iter formale di designazione del nuovo vertice dell'**Autorità** portuale che comprende i porti di Trieste e Monfalcone.



## Porti, MIT firma intesa per Consalvo a Presidente ADSP Adriatico Orientale

Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha firmato la richiesta di intesa per la nomina di **Marco Consalvo** a presidente dell'**Autorità** di **Sistema portuale** del **Mare** Adriatico orientale. L'intesa è stata trasmessa al presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, come previsto dalla normativa vigente, per completare l'iter formale di designazione del nuovo vertice dell'**Autorità portuale** che comprende i porti di Trieste e Monfalcone.



## Autorità portuale, ore di attesa per la nomina del presidente

Dalla Presidenza della Regione filtra ottimismo. Ancora nessuna conferma da Roma. Gli spedizionieri chiedono di fare presto Massimiliano Fedriga è in volo per gli Stati Uniti; ma è ai porti di Trieste e Monfalcone che guarda il presidente della Regione. La nomina del nuovo Presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** sarebbe una questione di ore - l'indiscrezione esce dal suo entourage - certo resta da capire quanto in questa "questione di ore" incida il fuso orario americano; ma a confermare che effettivamente forse qualcosa si stia muovendo il fatto che entrambi gli assessori Alessia Rosolen e Fabio Scoccimarro presenti alla cerimonia in capitaneria di porto sull'entrata in servizio di nuovi rimorchiatori - abbiano fatto un passaggio sull'imminenza della nomina Bocche cucite invece a Roma dal Ministero. "abbiamo prorogato il mandato a Donato Liguori" si limitano a dire. E Lo stesso viceministro Edoardo Rixi annunciando ieri l'imminente sblocco delle nomine nei porti di Bari, Messina e La Spezia, infatti non ha citato Trieste. Per operatori e sindacati il porto è congelato da un anno e mezzo, e lo stesso vale per i punti franchi. «Fu Zeno D'Agostino - ci dicono - a portare Bat e poi, andato via lui, più nulla.» Francesco Parisi - storico spedizioniere - rende bene l'idea dicendo che «è come se ci avessero fermato al box per 5 giri, perché eravamo andati troppo avanti». Mai ufficialmente confermata l'indiscrezione che dava Marco Consalvo - AD dell'aeroporto regionale - come nuovo presidente.



## Due nuovi rimorchiatori per Trieste

Investimento da 16 milioni per Tripmare: serviranno a gestire navi sempre più grandi, in modo sempre meno impattante per l'ambiente. Con l'aumento del traffico nel porto di Trieste aumenta l'esigenza di sicurezza per la salvaguardia della vita in mare. Un ausilio importante sono i rimorchiatori, navi compatte e potenti, in grado di spingere, trainare e accompagnare nel porto anche le grandi navi petroliere e da crociera. Alla capitaneria di porto di Trieste sono arrivati due nuovi rimorchiatori gemelli, ancora più potenti degli altri modelli della flotta e che Tripmare spa, società di rimorchio in mare, ha acquistato per 8 milioni di euro ciascuno. Sono lunghi 25 metri, non hanno poppa o prua perché versatili. Silenziosi, hanno un vano macchine compatto con motore automatizzato e gestito dalla sala computer. Alberto Cattaruzza, amministratore delegato Tripmare, spiega: « Possono lavorare in tutte le condizioni ed entrare negli spazi più angusti. Ma quello di cui sono molto orgoglioso è che rispetto alla media degli altri rimorchiatori abbiamo aumentato la potenza a 80 tonnellate di tiro, contro una media di 50. Sono stati costruiti dalla Damen, azienda olandese in Vietnam, con tutti i motori e attrezzatura europea ed americana e poi hanno navigato per arrivare a Trieste». Captain Cat e Med Rigel sono in concessione alla capitaneria di porto di Trieste, fanno parte della macchina di salvataggio intervengono in caso di forte maltempo, incendi e altre emergenze. Secondo Luciano del Prete, direttore marittimo regionale e comandante del porto, «era necessario aumentare la potenza dei rimorchiatori in virtù del gigantismo navale che è sempre più pregnante e anche in virtù delle esigenze in chiave green, quindi di emissioni in atmosfera».



## Cattivi odori dall'oleodotto, i rimedi della SIOT

Porte aperte nell'impianto in provincia di **Trieste**, per illustrare le tecniche di mitigazione. L'AD Gorla: vogliamo rendere il problema «quantomeno accettabile» La SIOT-TAL, Società italiana per l'oleodotto transalpino, che permette il trasferimento di oltre 40 milioni di tonnellate di petrolio ogni anno dal **porto** di **Trieste** al centro Europa, assicurando energia per 45 milioni di persone, ha aperto le sue porte alla scoperta delle soluzioni che sta adottando per abbattere il problema dei cattivi odori nell'area circostante l'impianto di San Dorligo della Valle-Dolina. Si tratta di sistemi di nebulizzazione di acqua a bassa pressione, da installare sui serbatoi, selezionati in base alla loro distanza dalle zone abitate. Sul serbatoio 65, (nell'ambito del processo di "brumizzazione") è in funzione un anello di ugelli per l'erogazione della cortina d'acqua sul colmo, in aggiunta a quello sul tetto galleggiante. Spiega l'amministratore delegato, Alessandro Gorla: «Andiamo avanti a migliorare, a mitigare, a testare, a creare anche nuovi dispositivi. Le analisi fatte ad oggi, anche test di laboratorio su piccoli impianti pilota, non arrivano allo zero: la nostra priorità assoluta è trovare soluzioni che possano comunque portare il problema ad essere quantomeno accettabile. Ci tenevamo ad aprire le porte dello stabilimento per permettere alle persone di toccare con mano e verificare di cosa si stesse parlando.»



## Porti di Trieste e Monfalcone, nessun dubbio su Consalvo

Dopo le anticipazioni della Regione, conferme anche da fonte ministeriale sul nuovo presidente: sarà comunque necessario il passaggio in Parlamento. La nomina del Presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale si è di fatto sbloccata. Sul nome scelto ormai non c'è più alcun dubbio, **Marco Consalvo** sarà il nuovo presidente e la conferma arriva anche da fonte ministeriale. Per perfezionare la nomina saranno necessarie le audizioni nelle commissioni di Camera e Senato e il voto favorevole. Il nome dell'amministratore delegato del Trieste Airport era uscito come indiscrezione dei media, ed era infatti la prima scelta del Governatore Massimiliano Fedriga: scelta ampiamente condivisa a livello politico, economico, imprenditoriale e istituzionale. Fedriga si trova negli Stati Uniti, ma la mattina prima di lasciare il suolo Italiano aveva fatto intendere che la nomina era ormai imminente. Dalle dimissioni di Zeno D'Agostino è passato quasi un anno e mezzo. Nel frattempo c'è stata la nomina di tre commissari e di un presidente, Antonio Gurrieri che poi però ha rinunciato all'incarico. L'incertezza di tutto questo periodo - secondo gli operatori del Porto - ha rallentato la sua capacità attrattiva. Francesco Parisi - storico spedizioniere - rende bene l'idea dicendo che «è come se ci avessero fermato al box per 5 giri, perché eravamo andati troppo avanti».



## Tripmare rafforza la propria flotta con due nuovi rimorchiatori di ultima generazione

Queste unità garantiscono prestazioni eccellenti in termini di efficienza operativa e controllo in tutte le condizioni di navigazione **Trieste** - Tripmare, storica società concessionaria del servizio di rimorchio nel **Porto di Trieste** dal 1994, annuncia l'ingresso in flotta di due nuovi rimorchiatori di ultima generazione: "Captain Cat" e "Med Rigel", appartenenti alla serie Reversed Stern Drive Tug 2513. L'introduzione dei nuovi rimorchiatori Damen RSD Tug 2513 - caratterizzati da un design moderno e da una grande manovrabilità - risponde alle sfide imposte dall'aumento delle dimensioni delle navi e dalla crescente attenzione alla sicurezza e alla tutela ambientale. Grazie alla propulsione a poppa invertita e alla configurazione bidirezionale dello scafo, queste unità garantiscono prestazioni eccellenti in termini di efficienza operativa e controllo in tutte le condizioni di navigazione. "Le sfide della navigazione e della portualità si rinnovano continuamente", spiega Alberto Cattaruzza, amministratore delegato di Tripmare. "Con "Captain Cat" e "Med Rigel" riaffermiamo il nostro impegno a garantire i più elevati standard di sicurezza e sostenibilità per il **porto di Trieste** e per tutti i nostri partner marittimi. Le navi diventano sempre più grandi e con esigenze sempre più sfidanti. L'operato di Tripmare è volto al soddisfacimento di tutte le necessità, operative e non, nelle acque del nostro meraviglioso golfo, che intendiamo rispettare e preservare seguendo una prospettiva che punta costantemente alla diminuzione dell'impatto ambientale e all'aumento della sicurezza personale".



## Ship Mag

Trieste

### Trieste, Grimaldi chiede una nuova banchina in concessione diretta

Emanuele Grimaldi: "Mercedes e Volkswagen possono trovare qui il miglior **porto** possibile per il proprio export". L'ad del gruppo napoletano torna ad accusare Dfds di concorrenza sleale. "Dopo un anno portiamo più carico del nostro concorrente sulla linea **Trieste-Gemport**" **Trieste** - Prima le navi, poi un terminal. Diventa sempre più chiara la strategia del gruppo Grimaldi nel **porto** di **Trieste**. L'amministratore delegato Emanuele Grimaldi risponde "sicuramente", quando gli si domanda del desiderio di una banchina in concessione nello scalo Alto Adriatico. L'armatore napoletano ha appena aggiunto una quarta nave ro-ro settimanale sulla propria tratta fra **Trieste** e la Turchia, ma già immagina un quinto traghetto e torna a entrare a gamba tesa su Dfds, accusandola di "concorrenza sleale", "monopolio" e impiego di "armi obsolete" nella battaglia commerciale in atto sull'autostrada del mare. Ma se le esternazioni contro la compagnia danese si aggiungono al molto già detto da Grimaldi in questi mesi, la novità è il "sicuramente" che l'armatore pronuncia quando gli si chiede se valterebbe di prendere in concessione diretta un'area del **porto**. Con la precisazione: "Speriamo ci sia posto, perché siamo molto

forti nel traffico automobilistico che abbiamo già avviato da anni a Monfalcone. I gruppi Mercedes e Volkswagen possono trovare in **Trieste** il miglior **porto** possibile per il proprio export". Grimaldi parla in una lunga intervista al Piccolo e rivendica di star vincendo il confronto con Dfds sulla linea **Trieste-Gemport**: "Dopo un anno portiamo più carico del nostro concorrente. Sulla tratta viaggiano 5 mila semirimorchi a settimana fra andata e ritorno: oggi totalizziamo oltre 3 mila unità con 4 navi e Dfds copre il resto con 6. L'obiettivo è di crescere ancora e magari arrivare a 5 navi grandi da 500 unità ciascuna". Grimaldi assicura di poter continuare a tenere i noli più bassi del 30-40% rispetto a quelli applicati da Dfds prima della competizione commerciale. Una strategia sostenibile nel tempo grazie all'uso di meno navi, capienti il doppio di quelle dei danesi, a parità di consumi. L'ad rivendica di aver chiesto a ministero dei Trasporti e Autorità portuale l'allontanamento dei 3 traghetti Dfds che attraccano dalla Piattaforma logistica di Hhla, secondo Grimaldi con l'intento di ostacolare i propri traffici in quello stesso terminal. L'Adsp ha intimato ai danesi di concentrare le toccate nella propria concessione in Molo V e Riva Traiana. E Dfds ha risposto controvoglia, spostando due delle tre unità che da anni impiegavano la Piattaforma, in affiancamento ad altri otto traghetti che invece si servono del terminal di riferimento. Volano accuse reciproche di monopolio da rompere e di dumping dei noli, ma Grimaldi risponde sul Piccolo che "la nostra vittoria si basa su competitività e riduzione delle emissioni. Gli altri resistono intasando il terminal che usiamo: una cosa che non fa onore a una grande azienda come Dfds, che con i numeri attuali non ha più bisogno di operare in



Emanuele Grimaldi: "Mercedes e Volkswagen possono trovare qui il miglior porto possibile per il proprio export". L'ad del gruppo napoletano torna ad accusare Dfds di concorrenza sleale. "Dopo un anno portiamo più carico del nostro concorrente sulla linea Trieste-Gemport" Trieste - Prima le navi, poi un terminal. Diventa sempre più chiara la strategia del gruppo Grimaldi nel porto di Trieste. L'amministratore delegato Emanuele Grimaldi risponde "sicuramente", quando gli si domanda del desiderio di una banchina in concessione nello scalo Alto Adriatico. L'armatore napoletano ha appena aggiunto una quarta nave ro-ro settimanale sulla propria tratta fra Trieste e la Turchia, ma già immagina un quinto traghetto e torna a entrare a gamba tesa su Dfds, accusandola di "concorrenza sleale", "monopolio" e impiego di "armi obsolete" nella battaglia commerciale in atto sull'autostrada del mare. Ma se le esternazioni contro la compagnia danese si aggiungono al molto già detto da Grimaldi in questi mesi, la novità è il "sicuramente" che l'armatore pronuncia quando gli si chiede se valterebbe di prendere in concessione diretta un'area del porto. Con la precisazione: "Speriamo ci sia posto, perché siamo molto forti nel traffico automobilistico che abbiamo già avviato da anni a Monfalcone. I gruppi Mercedes e Volkswagen possono trovare in Trieste il miglior porto possibile per il proprio export". Grimaldi parla in una lunga intervista al Piccolo e rivendica di star vincendo il confronto con Dfds sulla linea Trieste-Gemport: "Dopo un anno portiamo più carico del nostro concorrente. Sulla tratta viaggiano 5 mila semirimorchi a settimana fra andata e ritorno: oggi totalizziamo oltre 3 mila unità con 4 navi e Dfds copre il resto con 6. L'obiettivo è di crescere ancora e magari arrivare a 5 navi grandi da 500 unità ciascuna". Grimaldi assicura di poter continuare a tenere i noli più bassi del 30-40% rispetto a quelli applicati da Dfds prima della competizione commerciale. Una strategia sostenibile nel tempo grazie

## Ship Mag

Trieste

---

Piattaforma logistica. Siamo figli non del dumping, ma dell'innovazione, al contrario di chi ha investito nel monopolio e oggi combatte con armi obsolete".

## Ship Mag

Trieste

### Mit firma la richiesta di intesa per Consalvo a presidente dell'Adsp Adriatico Orientale

L'intesa è stata trasmessa al presidente della Regione Friuli Venezia Giulia per il completamento dell'iter Roma - Il Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini ha firmato la richiesta di intesa per la nomina di **Marco Consalvo** a presidente dell'**Adsp del Mare Adriatico orientale** L'intesa è stata trasmessa al presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, come previsto dalla normativa vigente, per completare l'iter formale di designazione del nuovo vertice dell'Autorità portuale che comprende i porti di Trieste e Monfalcone.



## Shipping Italy

### Trieste

#### Tripmare aumenta la flotta con l'arrivo di due rimorchiatori hi-tech

Tripmare, azienda concessionaria del servizio di rimorchio nel **porto** di **Trieste** dal 1994, ha annunciato un significativo potenziamento della propria flotta con l'ingresso di due rimorchiatori di ultima generazione ribattezzati Captain Cat e Med Rigel. L'inaugurazione dei nuovi mezzi, appartenenti alla serie Damen Rsd Tug 2513, si è svolta all'interno degli spazi della Capitaneria di **Porto** di **Trieste**. Una nota dell'azienda sottolinea che l'introduzione dei nuovi rimorchiatori risponde direttamente alle sfide poste dall'evoluzione del traffico marittimo, in particolare l'aumento delle dimensioni delle navi e la crescente attenzione alla sicurezza e alla tutela ambientale. "Le sfide della navigazione e della portualità si rinnovano continuamente" ha affermato Alberto Cattaruzza, amministratore delegato di Tripmare. "Con l'arrivo di Captain Cat e Med Rigel riaffermiamo il nostro impegno a garantire i più elevati standard di sicurezza e sostenibilità per il **porto** di **Trieste**. Il nostro operato è volto al soddisfacimento di tutte le necessità seguendo una prospettiva che punta costantemente alla diminuzione dell'impatto ambientale e all'aumento della sicurezza personale". I modelli Rsd Tug 2513, grazie alla loro propulsione a poppa invertita e alla configurazione bidirezionale dello scafo, sono progettati per offrire prestazioni eccellenti in termini di efficienza operativa e controllo in tutte le condizioni. I due nuovi rimorchiatori non solo ampliano le capacità operative di routine, con l'attracco e il disormeggio, ma rafforzano significativamente il dispositivo di sicurezza portuale di **Trieste**, scalo chiave in un contesto portuale complesso per i settori petrolifero, container e traffico ro-ro. Il capitano di vascello Luciano Del Prete, direttore marittimo del Friuli Venezia e Giulia e comandante del **porto** di **Trieste**, ha sottolineato l'importanza del traguardo "dato dalla presentazione e l'entrata in servizio di due nuovi rimorchiatori, mezzi d'avanguardia che andranno ad arricchire in modo significativo il dispositivo di sicurezza del nostro scalo". Le nuove unità garantiscono un intervento tempestivo in caso di emergenze, quali incendi o sversamenti di sostanze pericolose.



Navi I due nuovi mezzi sono progettati per offrire elevate prestazioni in termini di efficienza operativa, controllo in tutte le condizioni e ampliano le capacità operative di rimorchio nel porto di Trieste dal 1994, ha annunciato un significativo potenziamento della propria flotta con l'ingresso di due rimorchiatori di ultima generazione ribattezzati Captain Cat e Med Rigel. L'inaugurazione dei nuovi mezzi, appartenenti alla serie Damen Rsd Tug 2513, si è svolta all'interno degli spazi della Capitaneria di Porto di Trieste. Una nota dell'azienda sottolinea che l'introduzione dei nuovi rimorchiatori risponde direttamente alle sfide poste dall'evoluzione del traffico marittimo, in particolare l'aumento delle dimensioni delle navi e la crescente attenzione alla sicurezza e alla tutela ambientale. "Le sfide della navigazione e della portualità si rinnovano continuamente" ha affermato Alberto Cattaruzza, amministratore delegato di Tripmare. "Con l'arrivo di Captain Cat e Med Rigel riaffermiamo il nostro impegno a garantire i più elevati standard di sicurezza e sostenibilità per il porto di Trieste. Il nostro operato è volto al soddisfacimento di tutte le necessità seguendo una prospettiva che punta costantemente alla diminuzione dell'impatto ambientale e all'aumento della sicurezza personale". I modelli Rsd Tug 2513, grazie alla loro propulsione a poppa invertita e alla configurazione bidirezionale dello scafo, sono progettati per offrire prestazioni eccellenti in termini di efficienza operativa e controllo in tutte le condizioni. I due nuovi rimorchiatori non solo ampliano le capacità operative di routine, con l'attracco e il disormeggio, ma rafforzano significativamente il dispositivo di sicurezza portuale di Trieste, scalo chiave in un contesto portuale complesso per i settori petrolifero, container e traffico ro-ro. Il capitano di vascello Luciano Del Prete, direttore marittimo del Friuli Venezia e Giulia e comandante del porto di Trieste, ha sottolineato l'importanza del traguardo "dato dalla presentazione e l'entrata in

## Una flotta di campioni per il XII Gran Premio Città di Venezia - Venice Hospitality Challenge

(AGENPARL) - Thu 16 October 2025 Venezia si prepara ad accogliere nuovamente i giganti del **mare**. Diciotto imbarcazioni leggendarie e alcuni tra i più grandi nomi della vela internazionale saranno sulla linea di partenza del XII Gran Premio Città di Venezia - Venice Hospitality Challenge, la regata che ogni anno trasforma il bacino di San Marco in un autentico palcoscenico sportivo. A partire da giovedì 16 ottobre, i maxi yacht in gara ormeggeranno lungo un pontile galleggiante di oltre 70 metri, posizionato nel Canale della Giudecca, dove il pubblico potrà ammirarli da vicino in tutta la loro imponenza. Organizzato dallo Yacht Club Venezia, il Gran Premio Città di Venezia - Venice Hospitality Challenge è l'unica regata al mondo a svolgersi interamente nel cuore di una città. Ed è proprio questo a renderla un appuntamento speciale: una sfida di altissimo livello il cui fascino è nei suoi protagonisti: skipper di fama internazionale e barche che hanno firmato pagine importanti della storia della vela riuniti nello scenario incomparabile della Serenissima. L'evento di anno in anno si conferma sempre più come un'occasione da non perdere per il pubblico e per gli appassionati: una regata tecnica ma anche spettacolare grazie alla maestosità delle grandi vele che sfilano a pochi metri di distanza dai palazzi storici veneziani. Tra i protagonisti Mitja Kosmina, vincitore delle edizioni 2016 e 2024, al timone di Prosecco DOC Shockwave3 degli armatori Claudio Demartis e Pompeo Tria, un Maxi 90 in carbonio, veloce e performante, già noto per i suoi risultati nelle grandi regate internazionali. Marta e Gabriele Benussi saranno in gara con Marta 07, l'ex Morning Glory/Spirit of Portopiccolo, un Maxi sled 87' progettato da Reichel & Puig e costruito da McConaghy, imbarcazione che vanta vittorie in alcune delle regate più prestigiose del mondo - dalla Newport to Bermuda alla Transpac - oltre a già due successi a Venezia nel 2017 e 2018. Sul fronte delle leggende non può mancare Il Moro di Venezia, ambasciatore del Salone Nautico di Venezia. La barca simbolo della vela italiana torna in gara con parte dell'equipaggio originale della storica Louis Vuitton Cup del 1992: Marco Schiavuta, Sergio Mauro, Vittorio Landolfi, Daniele Bresciano, Davide Innocenti e Dudi Coletti. New entry di questa edizione: l'Y8 Calabash di 24 mt. dell'armatore Michael Schmidt, yacht a vela di nuova concezione con scafo interamente in carbonio per ottime prestazioni anche con venti leggeri e il Tp52 dell'armatore riminese Bonfiglio Mariotti, con Michele Mazzotti tattico, Pietro Parmeggiani navigatore, Federico Bressan al timone. Accanto a loro, una flotta d'eccezione pronta a dare spettacolo: Anywave Safilens di Alberto Leghissa, Kiwi di Paolo Pesaresi, Idrusa di Paolo Montefusco, New Zealand Endeavour di Ezio Tavasani, protagonista della Whitbread Round the World Race, Adriatic Europa con Dusan Puh, Shining di David Bartol, Night Shadow con skipper David Mizrahi, Easy Blue di Matteo Fossati, Anemos con skipper Mauro Pelaschier e Sail Mundus con Cristiana Monina. "La



# Agenparl

## Venezia

---

Venice Hospitality Challenge è un evento unico: porta la grande vela nel cuore di Venezia, valorizzando la tradizione marinara e creando un dialogo diretto tra sport e città," sottolinea Mirko Sguario, presidente dello Yacht Club Venezia ed ideatore della manifestazione. La manifestazione si aprirà giovedì 16 ottobre con l'arrivo e l'ormeggio delle imbarcazioni alle Zattere. Da quel momento, il Canale della Giudecca si trasformerà in un vero e proprio "molo a cielo aperto", visitabile e fotografabile da tutti. Venerdì 17 ottobre sarà una giornata dedicata sia ai più giovani che agli appassionati. La mattina vedrà protagonista il progetto educativo "Piccoli Marinai", promosso dallo Yacht Club Venezia con il contributo dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, dedicato alle classi quarte e quinte della scuola primaria. I bambini potranno imparare i nodi marinareschi con Bruno Castellaro, partecipare a laboratori creativi curati dallo Yacht Club Venezia, visitare la mostra allestita negli spazi della Fondazione Scuola Piccola Zattere e persino salire a bordo delle imbarcazioni guidati dal celebre velista Mauro Pelaschier. Un'occasione per avvicinare le nuove generazioni al **mare** e alla cultura marinara. La giornata proseguirà alle 18.30 con "La città incontra gli skipper": un momento informale e conviviale alle Zattere in cui pubblico e velisti si incontrano faccia a faccia. Tra strette di mano, sorrisi e racconti di regate epiche, gli appassionati potranno conoscere da vicino i protagonisti della gara, respirando quell'atmosfera unica che solo la vela sa regalare. Sabato 18 ottobre sarà la giornata clou: dopo il briefing degli equipaggi a Palazzo Zattere alle 11.00, la regata prenderà il via alle 13.30 circa. Le barche solcheranno il bacino di San Marco e il Canale della Giudecca, offrendo uno spettacolo straordinario visibile direttamente dalle rive. Come da tradizione il trofeo che si contenderanno gli skipper è il celebre Cappello del Doge, simbolo del potere della Serenissima. Realizzato in vetro di Murano quest'anno è stato interpretato artisticamente dalla storica vetreria Simone Cenedese. Patrocinata dal Comune di Venezia, dalla Regione Veneto e dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, Venice Hospitality Challenge è supportata dai partner Vela Spa, Salone Nautico Venezia, Marina Militare, Venezia Le Città in Festa, Capitaneria di Porto, Guardia Costiera, Corpo Militare dell'Ordine di Malta e Federazione Italiana Vela. Main sponsor: Generali Italia, Ca' Sagredo, Hotel Danieli, Palazzina G, Boscolo Bielo, Prosecco DOC, ABC Zattere. Sponsor tecnici: Alilaguna, Assonautica, Bellini Canella, MureaDritta, Panfido, Select, VYP. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

## Informazioni Marittime

Venezia

### In arrivo dalla Cina nove gru per i terminal Psa di Genova e Marghera

I grandi impianti di piazzale elettrici e-Rtg, realizzati da Zpmc, sbarcheranno in Italia a fine anno. La nave heavy lift Zhen Hua 35, salpata dal porto di Shanghai, in Cina, sta facendo rotta verso il Mediterraneo con a bordo anche alcune gru portuali destinate ai porti di Marghera e di Genova in Italia. Sono nove gru di piazzale 100% elettriche e-Rtg costruite da Zpmc per le quali nei giorni scorsi sono state finalizzate le operazioni di messa in sicurezza e saldatura a bordo della nave general cargo che le trasporterà in Europa. Psa rende noto che per tre di queste l'arrivo a **Venezia** è stimato per fine anno, dopo un viaggio di oltre due mesi e con tappe intermedie in Marocco (a Tanger Med) e a Genova. Nel capoligo ligure verranno sbarcate tra fine novembre e inizio dicembre sei macchine destinate a entrare in servizio a inizio 2026. Condividi Tag porti genova Articoli correlati.

Informazioni Marittime

In arrivo dalla Cina nove gru per i terminal Psa di Genova e Marghera



10/16/2025 08:35

I grandi impianti di piazzale elettrici e-Rtg, realizzati da Zpmc, sbarcheranno in Italia a fine anno. La nave heavy lift Zhen Hua 35, salpata dal porto di Shanghai, in Cina, sta facendo rotta verso il Mediterraneo con a bordo anche alcune gru portuali destinate ai porti di Marghera e di Genova in Italia. Sono nove gru di piazzale 100% elettriche e-Rtg costruite da Zpmc per le quali nei giorni scorsi sono state finalizzate le operazioni di messa in sicurezza e saldatura a bordo della nave general cargo che le trasporterà in Europa. Psa rende noto che per tre di queste l'arrivo a Venezia è stimato per fine anno, dopo un viaggio di oltre due mesi e con tappe intermedie in Marocco (a Tanger Med) e a Genova. Nel capoligo ligure verranno sbarcate tra fine novembre e inizio dicembre sei macchine destinate a entrare in servizio a inizio 2026. Condividi Tag porti genova Articoli correlati.

## Da mezzo mondo a Venezia per il "conclave" dei porti turistici

Mezzo migliaio di operatori insieme a campionissimi, esperti e istituzioni VENEZIA. Ci sono i rappresentanti delle istituzioni che hanno in mano le chiavi delle concessioni e ci sono gli operatori privati che hanno invece in mano i capitali e il know how per trasformare un angolo di costa in un porto turistico, ci sono i costruttori nautici che creano i mezzi per muoversi nel **mare** e ci sono i fornitori di tutta quell'infinita gamma di servizi che ruotano attorno così come i progettisti che disegnano le infrastrutture: c'è tutto questo e molto altro ancora in questi giorni (fino al 17) nella magnifica Sala degli Squadratori dell'Arsenale di Venezia. Mezzo migliaio di delegati del settore nautico internazionale non potrebbero sperare di meglio per la "World Marinas Conference 2025", appuntamento clou per tutta l'arcipelago di figure e imprese che gravitano attorno al mondo della nautica. L'evento porta la firma dell'organismo internazionale che raggruppa le organizzazioni dell'industria marina (Icomia) in tandem con la società Vento di Venezia e varie istituzioni, non ultima ovviamente l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare** Adriatico Settentrionale, che «fin da subito ha supportato questa prestigiosa conferenza, riconoscendo il ruolo strategico per promuovere a livello internazionale il ruolo della nautica da diporto e dello yachting per lo sviluppo economico congiuntamente con la sostenibilità ambientale di Venezia, del territorio veneto e del nostro Paese», come spiega in una nota che accompagna l'evento. La conferenza si tiene ogni due anni in una differente città marittima del pianeta: dal '93 in poi quest'appuntamento ha girato ogni angolo del mappamondo fra Europa e Australia, Stati Uniti e Asia: quest'anno l'idea di fondo sembra girare attorno alla volontà di costruire «un futuro sostenibile insieme» all'insegna della condivisione delle "migliori pratiche". Viene annunciata, come ospite d'onore, la presenza di Shirley Ann Robertson, straordinaria velista britannica, oro sia ai Giochi di Sydney che a quelli di Atene, diventata poi una testimonial planetaria della vela sia come podcaster che come volto della Bbc. Fra i relatori: Giovanni Soldini, altro notissimo velista, ora impegnato come team principal del rivoluzionario progetto sportivo "Ferrari Hypersail"; Oliver Dorschuck, amministratore delegato di D-Marin, la società impegnata anche nella realizzazione del nuovo porto turistico di Livorno; Baxter Underwood, numero uno di Safe Harbor Marinas, presentato come «il più grande proprietario e operatore di porti turistici nel mondo»; Alberto Galassi, alla guida da più di undici anni di Ferretti Group, uno dei principali costruttori di yacht di lusso al mondo. L'Authority veneziana coglie la palla al balzo per sottolineare che «il **sistema portuale** di Venezia e Chioggia si presenta come un polo polifunzionale capace di un'offerta su misura in ogni comparto, incluso - tiene a ribadire - quello della nautica da diporto, con marine, approdi e servizi strategicamente dislocati e attrezzati



## La Gazzetta Marittima

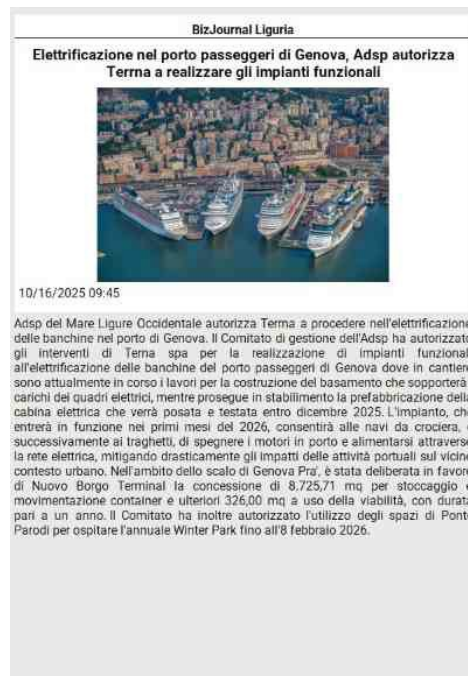
Venezia

---

per garantire massima accessibilità, fruibilità e comfort». Dal quartier generale dell'ente **portuale** si mette in risalto che «per mantenere e incrementare l'eccellenza lagunare in questo settore sono in corso investimenti per renderlo sempre più sostenibile, all'avanguardia e attrattivo di un turismo sempre più qualificato e consapevole dell'ingente valore naturalistico, artistico e culturale del territorio veneziano e veneto».

## **Elettrificazione nel porto passeggeri di Genova, Adsp autorizza Terna a realizzare gli impianti funzionali**

**Adsp** del Mare Ligure Occidentale autorizza Terna a procedere nell'elettrificazione delle banchine nel porto di Genova. Il Comitato di gestione dell'**Adsp** ha autorizzato gli interventi di Terna spa per la realizzazione di impianti funzionali all'elettrificazione delle banchine del porto passeggeri di Genova dove in cantiere sono attualmente in corso i lavori per la costruzione del basamento che supporterà i carichi dei quadri elettrici, mentre prosegue in stabilimento la prefabbricazione della cabina elettrica che verrà posata e testata entro dicembre 2025. L'impianto, che entrerà in funzione nei primi mesi del 2026, consentirà alle navi da crociera, e successivamente ai traghetti, di spegnere i motori in porto e alimentarsi attraverso la rete elettrica, mitigando drasticamente gli impatti delle attività portuali sul vicino contesto urbano. Nell'ambito dello scalo di Genova Pra', è stata deliberata in favore di Nuovo Borgo Terminal la concessione di 8.725,71 mq per stoccaggio e movimentazione container e ulteriori 326,00 mq a uso della viabilità, con durata pari a un anno. Il Comitato ha inoltre autorizzato l'utilizzo degli spazi di Ponte Parodi per ospitare l'annuale Winter Park fino all'8 febbraio 2026.



## **Forum Shipping and Intermodal Transport: Bucci, Blue Economy, alta tecnologia e turismo pilastri del nostro sviluppo**

(FERPRESS) Genova, 16 OTT Lo sviluppo della nostra Regione si fonda su tre basi fondamentali: la Blue economy, l'alta tecnologia e il turismo. Per garantire lo sviluppo di questi tre pilastri della nostra economia, che si basano tutti sulla capacità di muovere cose e persone, è necessario avere delle infrastrutture all'altezza. Non esistono molti luoghi al mondo dove, in un'unica area, si incontrano mare, ferrovia, autostrade e aeroporto. Non sfruttare questa posizione strategica sarebbe un errore nei confronti dei giovani e delle future generazioni: il nostro territorio deve consolidare e potenziare il suo ruolo di caposaldo della logistica italiana e internazionale, investendo sui trasporti via mare, ferro, aerei e su gomma in un'ottica intermodale. Ogni banchina deve essere servita da binari in grado di consentire la formazione in porto di treni da 750 metri, condizione necessaria per competere con il trasporto su gomma. Così il presidente della Regione Liguria Marco Bucci, intervenuto questa mattina al XII Forum **Shipping** and Intermodal Transport nell'ambito della Genoa **Shipping** Week. Bucci ha evidenziato anche il ruolo crescente di Genova nella rete globale dei dati digitali: I porti oggi non gestiscono solo merci e persone, ma anche dati. A Genova approdano i cavi sottomarini che portano internet verso l'Europa: ogni anno si quadruplica la quantità di dati che arriva dall'Africa, e cresce anche quella dall'Asia. È un flusso che dobbiamo essere pronti a gestire, perché rappresenta una parte fondamentale del futuro.



## Il Nautilus

Genova, Voltri

### PRIMA GIORNATA DI PORT&SHIPPING TECH 2025, TRA RIVOLUZIONE TECNOLOGICA E FUTURO DEI PORTI

Il Vice Ministro Rixi: "servono una visione integrata e una regia nazionale coerente per vincere i localismi e muoverci uniti per competere nel mondo" Rivoluzione tecnologica e i suoi impatti sul personale marittimo, le tecnologie per l'aggiornamento professionale dei marittimi, porti ed economia e il futuro della governance portuale **Genova** -Si è appena conclusa la prima giornata di Port&ShippingTech, la conferenza internazionale su shipping, economia del mare e portualità parte della Genoa Shipping Week al Centro Congressi del Porto Antico. A chiudere i lavori il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi che nel corso del convegno di Assiterminal, ospitato da P&ST ha dichiarato: "Il trasporto marittimo italiano ha davanti un'opportunità storica, ma per coglierla dobbiamo superare la frammentazione e ragionare come un sistema Paese. L'Italia è vista come una piattaforma logistica strategica, ma servono una visione integrata e una regia nazionale coerente. Non possiamo più permetterci rivalità e rendite di posizione: dobbiamo vincere i localismi e muoverci uniti per competere nel mondo". La giornata dei lavori di Port&Shippingtech si è iniziata su due tematiche principali: La tecnologica e le professioni marittime Il primo la rivoluzione tecnologica che sta trasformando lo shipping in intelligent shipping. Sono stati analizzati gli effetti dell'automazione, dell'intelligenza artificiale e l'impatto che queste innovazioni stanno avendo sulla vita lavorativa dei professionisti del mare. È emerso come la tecnologia stia avanzando rapidamente, pur trovandosi ad affrontare le peculiarità dell'ambiente marino, privo in gran parte di punti di riferimento e quindi molto diverso dalla terra per applicazioni come la guida autonoma. Come ha osservato Francesco Munari, partner di Deloitte, ciò che ancora manca sono le regole. La giornata è poi proseguita con la presentazione dei progetti di ricerca applicata finanziati dal PNRR, nell'ambito della sessione organizzata da USCLAC. L'impatto che la tecnologia sta avendo sul lavoro marittimo non è ancora perfettamente delineato. Gran parte del processo di automazione di bordo è già alle nostre spalle, basta paragonare le dimensioni degli equipaggi di oggi a quelli di una nave equivalente di 30 anni fa. Le applicazioni dell'intelligenza artificiale sono ancora nella loro infanzia, ma quello che si può già dire è che nella marineria d'alto mare mercantile e nel settore crocieristico è improbabile che, almeno nel medio periodo, gli strumenti di AI sostituiscano le competenze umane, per motivi anche di responsabilità legale e assicurativa. La diffusione delle tecnologie, dall'altra parte, rende necessario un processo strutturato di aggiornamento professionale, utilizzando strumenti e tecniche che permettano il più possibile di ottimizzare i tempi e garantire un apprendimento realistico. È questo l'argomento della sessione cui hanno partecipato le principali realtà italiane attive nella formazione in ambito marittimo e alcuni dei fornitori di strumenti.



10/16/2025 20:08

Il Vice Ministro Rixi: "servono una visione integrata e una regia nazionale coerente per vincere i localismi e muoverci uniti per competere nel mondo" Rivoluzione tecnologica e i suoi impatti sul personale marittimo, le tecnologie per l'aggiornamento professionale dei marittimi, porti ed economia e il futuro della governance portuale Genova -Si è appena conclusa la prima giornata di Port&ShippingTech, la conferenza internazionale su shipping, economia del mare e portualità parte della Genoa Shipping Week al Centro Congressi del Porto Antico. A chiudere i lavori il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi che nel corso del convegno di Assiterminal, ospitato da P&ST ha dichiarato: "Il trasporto marittimo italiano ha davanti un'opportunità storica, ma per coglierla dobbiamo superare la frammentazione e ragionare come un sistema Paese. L'Italia è vista come una piattaforma logistica strategica, ma servono una visione integrata e una regia nazionale coerente. Non possiamo più permetterci rivalità e rendite di posizione: dobbiamo vincere i localismi e muoverci uniti per competere nel mondo". La giornata dei lavori di Port&Shippingtech si è iniziata su due tematiche principali: La tecnologica e le professioni marittime Il primo la rivoluzione tecnologica che sta trasformando lo shipping in intelligent shipping. Sono stati analizzati gli effetti dell'automazione, dell'intelligenza artificiale e l'impatto che queste innovazioni stanno avendo sulla vita lavorativa dei professionisti del mare. È emerso come la tecnologia stia avanzando rapidamente, pur trovandosi ad affrontare le peculiarità dell'ambiente marino, privo in gran parte di punti di riferimento e quindi molto diverso dalla terra per applicazioni come la guida autonoma. Come ha osservato Francesco Munari, partner di Deloitte, ciò che ancora manca sono le regole. La giornata è poi proseguita con la presentazione dei progetti di ricerca applicata finanziati dal PNRR, nell'ambito della sessione organizzata da USCLAC. L'impatto

## Il Nautilus

Genova, Voltri

---

Porti e economia reale. Secondo tema è il rapporto tra porti e industria del territorio. L'attuale dibattito sulla governance portuale e delle infrastrutture e attività di servizio relative non si comprende se non si tiene presente il ruolo dei porti nell'economia, non solo quella banalmente legata al loro funzionamento, l'indotto, ma quella molto più ampia che essi servono e stimolano (per esempio per le potenzialità di export). Anche qui la tecnologia e la digitalizzazione si stanno facendo sentire, perché un porto efficiente è un acceleratore di sviluppo anche del proprio territorio con un guadagno in termini di competitività. Lo ha spiegato Stefano De Rubertis, Senior Director di BIP Group. I lavori di Port&ShippingTech proseguiranno domani con due sessioni di conferenze dedicate alle tematiche green, in questo momento in grande evidenza per la recente approvazione delle nuove regole sulla decarbonizzazione da parte dell'Assemblea Generale dell'International Maritime Organization delle Nazioni Unite. In parallelo si svilupperà la conferenza organizzata da SRM con i leader del container shipping a livello mondiale e la sessione dedicata a "Sea resources and sea lanes: the Italian shipping cluster in the era of hegemonic confrontation. Opportunities and challenges". Port&ShippingTech International Conference, parte della Genoa Shipping Week, organizzato da Clickutility Team, è l'appuntamento che in sedici anni ha dimostrato la propria posizione di leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali dedicati alla logistica, allo shipping e più in generale allo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'evento è dedicato al confronto tra professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia, orientate a favorire lo sviluppo del sistema logistico e marittimo. Unica nel settore di riferimento, la manifestazione offre due giornate ricche di iniziative focalizzate allo sviluppo del business per le aziende.

## Gli operatori del Centro Europa puntano sui porti di Genova e Savona

GENOVA I porti di Genova e Savona-Vado conquistano la fiducia del Centro Europa. Non più considerati una semplice alternativa ai porti del Nord, ma una scelta strategica e competitiva per gli operatori svizzeri e tedeschi, che hanno visitato i principali scali del sistema portuale ligure nell'ambito della Genoa Shipping Week, il più importante evento internazionale dedicato allo shipping e alla logistica. Ad accogliere la delegazione è stato Matteo Paroli, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che ha sottolineato come la collaborazione con i mercati elvetici e tedeschi rappresenti da anni un pilastro strategico per la crescita del sistema ligure. La nostra cooperazione con Svizzera e Germania non nasce oggi ha ricordato Paroli ma si fonda su relazioni consolidate, che vogliamo rafforzare ulteriormente. Siamo convinti che i traffici cresceranno man mano che la nostra offerta da sud si consolida come alternativa efficiente e sostenibile ai porti del Northern Range, oggi spesso congestionati. Il presidente ha richiamato i punti di forza del sistema dei Ports of Genoa: 64 milioni di tonnellate di merci all'anno, primo porto d'Italia per volumi; 2,8 milioni di TEU movimentati, tra i principali hub container del Mediterraneo; oltre 2,5 milioni di passeggeri nel comparto crociere. Paroli ha ricordato anche l'imponente programma di investimenti da 3,5 miliardi di euro, articolato in quattro direttrici: Accessibilità marittima, con la nuova diga foranea da 1,3 miliardi di euro, la più grande opera portuale in corso in Italia; Accessibilità intermodale, con il potenziamento dei collegamenti ferroviari e stradali verso l'Europa; Innovazione e digitalizzazione, per ottimizzare le operazioni e garantire la sicurezza dei dati; Sostenibilità, a supporto della transizione energetica e della riduzione dell'impatto ambientale. Vogliamo rendere sempre più competitivo e integrato il corridoio sud, sostenendo la cooperazione con Svizzera e Germania in chiave intermodale, ha proseguito Paroli. È una strategia di lungo periodo che guarda a un'Europa più bilanciata, resiliente e sostenibile. Genova è pronta a svolgere con piena consapevolezza il ruolo di porta sud dell'Europa, al servizio della competitività dei mercati continentali. Nel corso del successivo tavolo di confronto tra operatori logistici europei e rappresentanti del cluster portuale ligure, sono stati presentati i principali progetti di sviluppo dei collegamenti ferroviari con i mercati dell'Europa centrale, tra cui il Southern Express e i nuovi servizi GenovaStoccarda, già attivi e in espansione. Gli operatori svizzeri e tedeschi hanno confermato come i porti liguri non siano più percepiti come un'opzione di riserva, ma come una scelta vincente in termini di efficienza, tempi di transito e sostenibilità ambientale, grazie anche al crescente ruolo del trasporto merci su ferro e alla digitalizzazione dei processi logistici. La visita proseguirà con sopralluoghi operativi nei terminal di Genova, Savona e Vado Ligure, per valutare direttamente le infrastrutture



## Messaggero Marittimo

### Genova, Voltri

---

e i servizi offerti. Nei prossimi giorni, nell'ambito delle iniziative dedicate all'internazionalità della Genoa Shipping Week, sono attese anche delegazioni norvegesi e marocchine, a conferma del ruolo sempre più centrale del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale nei traffici euro-mediterranei.



## Genoa Shipping Week: Mare, porti e logistica. Aperta la caccia ai giovani

Genova - Settecento giovani in cerca d'autore su un palcoscenico di mare. Il successo della manifestazione organizzata da Assagenti e da Consorzio Global all'interno del contenitore della Genoa Shipping Week potrebbe essere sintetizzato in questo numero. Nei fatti dal confronto fra giovani in gran parte provenienti dall'Istituto Nautico San Giorgio, dall'Accademia Italiana Marina Mercantile e dall'Università di Genova ha squarciato il velo su un mercato del lavoro nel cluster marittimo, che ha tutte le caratteristiche e le potenzialità per diventare un polo di sviluppo dell'occupazione giovanile, a Genova così come in tutte le principali città di mare. In effetti in alcuni settori e per numerose figure professionali si registra, proprio all'interno della filiera marittima, una carenza di occupati e quindi uno squilibrio fra l'offerta di lavoro delle aziende e la domanda di occupazione. Il convegno odierno su "Il futuro dei giovani tra mare e logistica" ha evidenziato come la Blue Economy, ma anche l'intero comparto logistico che su **porti** e trasporti marittimi fa perno, continuano a registrare una crescita a dir poco arrembante, con la capacità anche di creare sempre nuove figure e sempre nuove esigenze professionali". Una citazione per tutte, quella di Filippo Gallo, Past President di Assagenti e Presidente C.I.S.Co : "Il mare ci fa sempre un po' paura per quell'idea di troppa libertà: Gente di mare, che se ne va, dove gli pare, dove non sa".



## Shipping Italy

Genova, Voltri

### Oltre 350 giovani al Career Day del Blue Skills Village a Genova

Oltre 350 giovani e più di 30 aziende hanno partecipato oggi al Career Day del Blue Skills Village, ospitato al Centro Congressi del Porto Antico di **Genova**. L'evento, inserito nel programma della Genoa Shipping Week 2025 promossa da Assagentii, ha voluto rappresentare un'opportunità per far incontrare domanda e offerta di lavoro nel settore dell'economia del mare. "Tra colloqui individuali, orientamento e momenti di approfondimento, la giornata - coordinata dal **Genova** Blue District \_Job Centre - è stata una tappa centrale del percorso più ampio che ha l'obiettivo di costruire uno spazio permanente dedicato a informazione, formazione e occupazione nel comparto marittimo, logistico e nautico. Il Blue Skills Village è un progetto corale che coinvolge attivamente il Comune di **Genova** (attraverso il Job Centre), la Regione Liguria (attraverso i Centri per l'Impiego), l'Università di **Genova**, l'Accademia della Marina Mercantile, l'Istituto Nautico San Giorgio, e le principali associazioni di categoria: Assagenti, Assiterminal, Spediporto, Confindustria Nautica e **Genova** for Yachting" ha spiegato una nota congiunta. Oltre agli eventi pubblici come il Career Day, il Blue Skills Village offre un servizio di consulenza personalizzata continuativa presso la sede del **Genova** Blue District, dove esperti del settore forniscono orientamento su formazione, competenze richieste, nuove tecnologie, sostenibilità e opportunità professionali. Un punto di riferimento per chi desidera costruire il proprio futuro nell'economia del mare. Realizzato con il sostegno della Fondazione Compagnia di San Paolo nell'ambito del programma Linea Blu, il Blu Skills Village si propone come modello aperto e replicabile, capace di attrarre nuove realtà e di valorizzare il potenziale del territorio ligure.



## Citta della Spezia

La Spezia

### Bucci: "Autorità portuale unica? Governance strategia centrale e piani locali"

"Lo sviluppo della nostra Regione si fonda su tre basi fondamentali: la Blue economy, l'alta tecnologia e il turismo. Per garantire lo sviluppo di questi tre pilastri della nostra economia, che si basano tutti sulla capacità di muovere cose e persone, è necessario avere delle infrastrutture all'altezza. Non esistono molti luoghi al mondo dove, in un'unica area, si incontrano mare, ferrovia, autostrade e aeroporto. Non sfruttare questa posizione strategica sarebbe un errore nei confronti dei giovani e delle future generazioni: il nostro territorio deve consolidare e potenziare il suo ruolo di caposaldo della logistica italiana e internazionale, investendo sui trasporti via mare, ferro, aerei e su gomma in un'ottica intermodale. Ogni banchina deve essere servita da binari in grado di consentire la formazione in porto di treni da 750 metri, condizione necessaria per competere con il trasporto su gomma". Così il presidente della Regione Liguria Marco Bucci, intervenuto questa mattina al XII Forum "Shipping and Intermodal Transport" nell'ambito della Genoa Shipping Week. Bucci ha evidenziato anche il ruolo crescente di Genova nella rete globale dei dati digitali: "I porti oggi non gestiscono solo merci e persone, ma anche dati. A Genova approdano i cavi sottomarini che portano internet verso l'Europa: ogni anno si quadruplica la quantità di dati che arriva dall'Africa, e cresce anche quella dall'Asia. È un flusso che dobbiamo essere pronti a gestire, perché rappresenta una parte fondamentale del futuro". Alla domanda se è meglio così o un'unica **autorità portuale** Genova, Savona, La Spezia: "Io penso che dovremmo lavorare tutti assieme poi l'amministrazione viene dopo. È un po' come discorso della macroregione" ha replicato Bucci. Più informazioni.



## Città della Spezia

## La Spezia

## Natale: "Un'unica Autorità portuale ligure non serve a nessuno. Il duo Bucci e Rixi pensi invece a dare risposte concrete a imprese"

"Il futuro del Porto della Spezia passa attraverso la capacità di fare **sistema** con gli altri porti liguri, ma anche continuando a condividere la governance con il Porto di Marina di Carrara; con il consolidamento dei rapporti con Toscana, Emilia Romagna, Lombardia e Veneto e lavorando per creare le condizioni per il completamento della Pontremolese e del collegamento con il Brennero. Lo abbiamo già detto nel passato e lo confermiamo oggi: siamo assolutamente contrari alla realizzazione di un'unica **Autorità di Sistema portuale** ligure, non serve né al porto della Spezia, né a quelli di Genova e Savona. È la terza volta che Bucci rilancia la proposta, ed è anche la terza volta che Rixi, come se fosse un passante che si trova per sbaglio ad assistere a una discussione di cui non conosce i contenuti, non si pronuncia ma rimanda il tutto al territorio. Il vice ministro Rixi dimentica che la Lega governa il Paese e che anche il Ministro delle infrastrutture è di quel partito; in Regione la lega esprime il consigliere delegato al Porto, e anche nell'amministrazione comunale della Spezia vi sono rappresentanti della Lega, per questi motivi il parere del viceministro non è una semplice opinione, ma è una indicazione politica. Non può soprassedere o lavarsene le mani. Il duo Rixi-Bucci, lavori per sostenere la crescita e lo sviluppo delle due **Autorità di Sistema portuale** ligure per consolidare il loro ruolo nei rispettivi mercati di riferimento, per rispettare i tempi per arrivare alla nomina del presidente dell'**Autorità portuale** di Spezia, per ultimare la Pontremolese e per favorire la chiusura dell'iter per l'avvio della Zona logistica semplificata del porto spezzino, i cui ritardi fanno perdere ingenti finanziamenti alle imprese del settore. Tutto il resto sono chiacchiere fatte da chi non riesce a trovare soluzioni concrete", così il segretario del PD Liguria e consigliere regionale Davide Natale dopo le dichiarazioni di Bucci alla Shipping week.



## Port Logistic Press

La Spezia

### E' Vincenzo De Ferrari il nuovo presidente della Società "Spezia e Carrara Cruise Terminal"

LA SPEZIA - MARINA DI CARRARA - E' Vincenzo De Ferrari il nuovo presidente della società Spezia e Carrara Cruise Terminal che subentra all'ingegner Andrea Bighelli a conclusione del suo mandato triennale. Tutti gli altri componenti del Consiglio di amministrazione - Luigi Merlo, Leopoldo Giannini e Roberto Ferrari - sono stati confermati. Vincenzo De Ferrari è un ingegnere con significative esperienze nazionali e internazionali come Presidente, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Gruppi industriali evoluti, di Gruppi multinazionali e come consulente strategico. Oltreché in Italia ha gestito organizzazioni e progetti in Canada, Europa, Giappone e Cina. Nativo di Genova dove ha completato gli studi fino alla laurea, risiede in Lombardia con la famiglia, la moglie e una figlia. Il passaggio di consegne tra l'ingegner Vincenzo De Ferrari e l'Ing. Andrea Bighelli è avvenuto, subito dopo la nomina, alla Spezia dove a fare gli onori di casa, con visita nella sede della società in Piazza Verdi e al Terminal **Crociere**, è stato il Direttore generale della società Daniele Ciulli. Ai ringraziamenti all'Ing. Andrea Bighelli per il lavoro svolto nel corso del suo mandato sono seguiti gli auguri di buon lavoro al nuovo Presidente che avuto subito un proficuo contatto con il team della società. Nella foto il nuovo Presidente Vincenzo De Ferrari con il general manager Daniele Ciulli al Terminal **crociere**.



## Sea Reporter

La Spezia

### Vincenzo De Ferrari nuovo presidente della Spezia & Carrara Cruise Terminal

Ott 16, 2025 E' Vincenzo De Ferrari il nuovo presidente della società Spezia & Carrara Cruise Terminal che subentra all'Ing. Andrea Bighelli a conclusione del suo mandato triennale. Tutti gli altri componenti del Consiglio di amministrazione - Luigi Merlo Leopoldo Giannini e Roberto Ferrari - sono stati confermati. Vincenzo De Ferrari è un ingegnere con significative esperienze nazionali e internazionali come Presidente, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Gruppi industriali evoluti, di Gruppi multinazionali e come consulente strategico. Oltreiché in Italia ha gestito organizzazioni e progetti in Canada, Europa, Giappone e Cina. Nativo di Genova dove ha completato gli studi fino alla laurea, risiede in Lombardia con la famiglia, la moglie e una figlia. Il passaggio di consegne tra l'ingegner Vincenzo De Ferrari e l'Ing. Andrea Bighelli è avvenuto, subito dopo la nomina, alla Spezia dove a fare gli onori di casa, con visita nella sede della società in Piazza Verdi e al Terminal **Crociere**, è stato il Direttore generale della società Daniele Ciulli. Ai ringraziamenti all'Ing. Andrea Bighelli per il lavoro svolto nel corso del suo mandato sono seguiti gli auguri di buon lavoro al nuovo Presidente che avuto subito un proficuo contatto con il team della società.



# Ship Mag

La Spezia

## Un'edizione da record per Seafuture 2025 che ha chiuso con oltre 25 mila visitatori

16 Ottobre 2025 Redazione Cristiana Pagni, Presidente di Italian Blue Growth: "Stiamo già pensando al 2027" La **Spezia** - Il tempo di prendere fiato e ripartire verso l'edizione 2027 di Seafuture: "Stiamo lavorando già alle prossime date". A ShipMag Cristiana Pagni, presidente di Italian Blue Growth traccia il bilancio dell'edizione 2025 che ha portato 25mila visitatori e altri numeri da record puntando "alla riscoperta del mare coinvolgendo tutti i protagonisti del comparto", spiega ancora. Tracciamo un bilancio di questa edizione, qual è stato il filo conduttore? "Il filo conduttore è il mare come elemento centrale analizzato in tutte le sue declinazioni attraverso diversi livelli: con Seafuture abbiamo creato una piattaforma di incontro tra big player, medie imprese, centri di ricerca e Università. Abbiamo voluto intendere il mare come opportunità di sviluppo e volano per creare business, innovazione e ricerca. Il mare è un bene importante da preservare". Quali sono i numeri di questa edizione? "Abbiamo avuto 25mila visitatori, 370 aziende, rappresentanze da 80 paesi, 150 speaker nei vari panel, 170 giornalisti accreditati e oltre 4000 incontri in un'area espositiva di quasi 55mila metri

quadrati. Sono numeri significativi che devono essere valorizzati". Come nasce l'idea di Seafuture? "Semplicemente dalla voglia di esaltare il mare mettendo insieme con uguale importanza tutti i vari protagonisti del comparto: abbiamo voluto dare voce ad ogni realtà, partendo dall'importanza che rappresenta il settore della difesa. Forse non tutti lo sanno ma è il vero motore dell'innovazione: tutte le ricerche su questo settore hanno ricadute immediate nel civile, dal biomedicale all'automotive, facendo fare alle imprese un importante salto tecnologico". Qual è il rapporto con la città della **Spezia**? "Oltre al fatto che è la mia città e la amo profondamente, credo che se Seafuture viene considerato un unicum nel panorama internazionale è proprio perché viene fatto alla **Spezia**, all'interno dell'Arsenale Militare Marittimo, sul mare. Adesso abbiamo qui anche il Polo Nazionale della subacquea, che è un esempio raro in Italia di collaborazione tra domanda pubblica, ricerca, innovazione e applicazioni industriali. Sono convinta, anche per tutto questo che, in un futuro non troppo lontano, **Spezia** possa diventare una delle capitali mondiali della Blue Economy.". Tante polemiche hanno accompagnato questa edizione per quanto stava accadendo a Gaza: cosa risponde? "Dico solamente questo: credo che tante persone non sappiano esattamente cosa rappresenta Seafuture e quale messaggio vuole dare. E già non lo sapevano dalla prima edizione nel 2009". Quali potranno essere le novità in vista del 2027? "Siamo già al lavoro per individuare le prossime date, anche in base al calendario internazionale decideremo la finestra giusta, anche se l'idea è quella di replicare il periodo di quest'anno. Per il futuro ci piacerebbe rafforzare ancora di più la collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul tema della



16 Ottobre 2025 Redazione Cristiana Pagni, Presidente di Italian Blue Growth: "Stiamo già pensando al 2027" La **Spezia** - Il tempo di prendere fiato e ripartire verso l'edizione 2027 di Seafuture: "Stiamo lavorando già alle prossime date". A ShipMag Cristiana Pagni, presidente di Italian Blue Growth traccia il bilancio dell'edizione 2025 che ha portato 25mila visitatori e altri numeri da record puntando "alla riscoperta del mare coinvolgendo tutti i protagonisti del comparto", spiega ancora. Tracciamo un bilancio di questa edizione, qual è stato il filo conduttore? "Il filo conduttore è il mare come elemento centrale analizzato in tutte le sue declinazioni attraverso diversi livelli: con Seafuture abbiamo creato una piattaforma di incontro tra big player, medie imprese, centri di ricerca e Università. Abbiamo voluto intendere il mare come opportunità di sviluppo e volano per creare business, innovazione e ricerca. Il mare è un bene importante da preservare". Quali sono i numeri di questa edizione? "Abbiamo avuto 25mila visitatori, 370 aziende, rappresentanze da 80 paesi, 150 speaker nei vari panel, 170 giornalisti accreditati e oltre 4000 incontri in un'area espositiva di quasi 55mila metri quadrati. Sono numeri significativi che devono essere valorizzati". Come nasce l'idea di Seafuture? "Semplicemente dalla voglia di esaltare il mare mettendo insieme con uguale importanza tutti i vari protagonisti del comparto: abbiamo voluto dare voce ad ogni realtà, partendo dall'importanza che rappresenta il settore della difesa. Forse non tutti lo sanno ma è il vero motore dell'innovazione: tutte le ricerche su questo settore hanno ricadute immediate nel civile, dal biomedicale all'automotive, facendo fare alle imprese un importante salto tecnologico". Qual è il rapporto con la città della **Spezia**? "Oltre al fatto che è la mia città e la amo profondamente, credo che se Seafuture viene considerato un unicum nel panorama internazionale è proprio perché viene fatto alla **Spezia**, all'interno dell'Arsenale Militare Marittimo, sul mare.

## Ship Mag

La Spezia

---

sicurezza. In questa edizione, ad esempio, abbiamo ospitato oltre al viceministro Rixi, il Segretario ai trasporti dello Stato della California: il nostro obiettivo per il futuro è quello di stringere un rapporto ancora più stretto col Mit".

## Lavoratore muore investito al porto di Ravenna

Stava partecipando a operazioni di carico e scarico argilla. Un autista 67enne è morto in un infortunio sul lavoro attorno alle 7 al **porto di Ravenna**. L'uomo, di una azienda di autotrasporti marchigiana, è stato investito dal camion di una ditta emiliana sul piazzale del terminalista Sapir. I due mezzi stavano effettuando operazioni di carico e scarico di argilla. (ANSA).



## Autotrasportatore deceduto per un investimento al porto di Ravenna

BOLOGNA - "Esprimo il cordoglio , anche a nome della giunta regionale, ai familiari e ai colleghi dell'autotrasportatore deceduto questa mattina al **porto di Ravenna**. Pochi giorni dopo il tragico incidente a San Giorgio di Piano, dove ha perso la vita un giovane bengalese mentre lavorava, ci ritroviamo ancora una volta di fronte a un fatto drammatico che getta nello sconforto una famiglia e che rattrista tutta la comunità". Così l'assessore regionale al Lavoro, Giovanni Paglia , commenta la scomparsa di un autotrasportatore di 67 anni, deceduto questa mattina in seguito a un investimento su un piazzale del **porto di Ravenna**. "Un evento inaccettabile che deve richiamare tutti, per l'ennesima volta, al massimo impegno e al senso di responsabilità per garantire la massima sicurezza sul lavoro . Nel rinnovare la mia vicinanza alla famiglia voglio assicurare che, come istituzione, continueremo a fare ogni sforzo per assicurare che tragedie come questa non debbano ripetersi , e che il luogo di lavoro sia uno spazio in cui la sicurezza abbia sempre la priorità".



## Informare

### Ravenna

## Incidente mortale nel porto di Ravenna

Un camionista di 67 ha perso la vita al terminal Sapir Stamani nel terminal del gruppo Sapir nel porto di Ravenna è avvenuto un incidente che ha causato la morte di Giuseppino Zuccoli, un camionista di 67 anni, che durante le operazioni di carico e scarico dell'argilla è stato travolto da un mezzo pesante. «In attesa che le autorità competenti chiariscano la dinamica dei fatti che oggi sono costati la vita a Giuseppino Zuccoli, mentre svolgeva il suo lavoro all'interno di un terminal del porto - ha dichiarato il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, Francesco Benevolo - sento il bisogno di esprimere il mio personale dolore e la mia sincera vicinanza a tutta la famiglia di questo lavoratore. Desidero, inoltre, manifestare il mio partecipe cordoglio a tutta la comunità portuale, drammaticamente colpita da quanto accaduto. Il nostro impegno continua, incessante e determinato, per rafforzare, sempre e con ogni mezzo possibile, tutte le azioni e le procedure finalizzate ad innalzare strutturalmente i livelli di sicurezza del lavoro attraverso, l'informazione, la prevenzione, la formazione, l'organizzazione ed il controllo». Il sindaco di Ravenna si è detto «profondamente scosso per l'infortunio mortale di questa mattina al porto, in cui ha perso la vita un camionista nel piazzale delle argille del terminal Sapir. Ho lavorato - ha affermato, Alessandro Barattoni - oltre 15 anni nel mondo della logistica, assistendo centinaia di volte a operazioni di carico, scarico, manovra e pesatura, e ancora non riesco a comprendere come, ciclicamente, possano accadere eventi di questo tipo. Occorrerà capire cosa non è funzionato nell'espletamento del lavoro a cui l'uomo era intento, perché uscire di casa per recarsi al lavoro e non rientrare è inaccettabile. Accadeva ieri e continua a succedere oggi: per questo, se prevenzione e protocolli non riescono ad azzerare i rischi, tutti noi, a partire dalle istituzioni pubbliche, dobbiamo fare un salto di qualità nell'affrontare il tema della sicurezza sui luoghi di lavoro. Mi stringo in un forte abbraccio ai familiari dell'uomo deceduto, così come al camionista dell'altro mezzo coinvolto e agli operatori che erano al lavoro nel turno di stamattina».



## Ravenna, al lavoro per la diga che proteggerà il rigassificatore

Pronte le casseforme, presto la realizzazione del primo cassone **RAVENNA**. Al largo della costa di **Ravenna** si lavora per costruire la diga che serve a proteggere il rigassificatore collocato in quella zona di mare: è stata ultimata la predisposizione dell'area di cantiere a terra (è collocata nella penisola Trattaroli) ed è stato realizzato l'impianto di betonaggio a servizio del cantiere. A darne notizia è l'Authority ravennate segnalando che «sarà operativo verso metà novembre». È da aggiungere che nello scorso mese di luglio è approdato in banchina il bacino "Kugira II": sarà utilizzato per poter costruire i cassoni cellulari prefabbricati che rappresenteranno il corpo della diga. Vale la pena di segnalare anche che, secondo quanto riferito dall'istituzione portuale, sono state «avviate le attività propedeutiche alla realizzazione del primo cassone»: ad esempio, la fornitura e la predisposizione delle casseforme a terra. Per quanto riguarda l'inizio della costruzione vera e propria dei cassoni, viene spiegato che è «previsto per fine novembre ad impianto di calcestruzzo operativo». Relativamente alle attività in mare, da parte dell'Autorità di Sistema si mette in risalto che «al momento sono state realizzate oltre 600 colonne in ghiaia per il consolidamento del terreno di fondazione».



## **Incidente sul lavoro al porto di Ravenna, morto un camionista**

L'uomo, travolto da un mezzo pesante, era impegnato in operazioni di carico-scarico argilla alla Sapir. Incidente mortale sul lavoro al **porto** industriale di **Ravenna**. Attorno alle 7 un autotrasportatore di una ditta esterna è stato investito e ucciso al terminal Sapir durante operazioni di carico e scarico di argilla. L'uomo, sceso dal suo mezzo, sarebbe stato travolto da un altro camion. Sul posto sono intervenuti il 118 e la Polizia. La vittima è della Ctf, la cooperativa trasporti Fossombrone.



## Rai News

### Ravenna

# Lavoratore muore investito al porto di Ravenna, era impegnato in operazioni di carico e scarico

L'uomo, un autista di 67 anni lavorava per a Ctf, la cooperativa trasporti Fossombrone Questa mattina, al porto di Ravenna, poco dopo le 7, un uomo di 67 anni ha perso la vita a causa di un infortunio sul lavoro. Secondo le prime ricostruzioni l'uomo è stato investito dal camion di una ditta emiliana sul piazzale del terminalista Sapir. I due mezzi stavano effettuando operazioni di carico e scarico di argilla. In base a quanto confermato dalla questura, l'uomo sarebbe originario delle Marche, non dipendente della ditta Sapir ma esterno, della Ctf, la cooperativa trasporti Fossombrone. Sul posto sono intervenuti il 118 e la Polizia.



## Incidente mortale al porto di Ravenna: perde la vita autotrasportatore di Fermignano

L'uomo, 67 anni, sarebbe sceso dal camion e travolto da un altro mezzo pesante durante operazioni di carico e scarico di argilla. Era socio della cooperativa Trasporti Fossombrone. Incidente mortale sul lavoro al porto industriale di **Ravenna**. A perdere la vita un autotrasportatore nato nel 1958 e residente a Fermignano, in provincia di Pesaro e Urbino. Nella mattina di oggi, giovedì 16 ottobre, è stato colpito da un mezzo pesante nel piazzale del terminal dove si stavano compiendo manovre di carico e scarico di argilla. L'uomo, sceso dal suo mezzo, sarebbe stato travolto da un altro camion. L'uomo è socio della marchigiana cooperativa Trasporti Fossombrone, dove lavora anche suo figlio. Sul posto sono intervenuti il 118 e la Polizia.



## Ravenna, un camionista muore al porto

Lavorava per un'azienda di trasporti marchigiana, travolto da un altro camion. Un autista di camion, 67enne, è morto sul lavoro al porto di Ravenna. L'uomo lavorava per un'azienda di autotrasporti marchigiana ed è stato investito dal camion di una ditta emiliana nel terminal dell'azienda specializzata in sbarco,imbarco,deposito. I due mezzi stavano effettuando operazioni di carico e scarico di argilla. L'autista sarebbe sceso dal suo mezzo e lo avrebbe travolto un altro camion. "Profondamente scosso" il sindaco, ricordando i suoi 15 anni di lavoro nella logistica. Sindacati: rispettare protocolli di sicurezza.



## I vantaggi della Zona Logistica Semplificata per le imprese: se ne parla nel seminario di Confcooperative Romagna

La "Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna raccontata alle imprese" è il titolo del seminario informativo gratuito organizzato da Confcooperative Romagna per venerdì 17 ottobre alle ore 9.30 presso la sede ravennate in via di Roma 108. L'iniziativa è dedicata alle imprese con l'obiettivo di illustrare dove sono localizzate le Zls nell'area romagnola e i possibili vantaggi per chi svolge le proprie attività all'interno di quel perimetro. "La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna è un'occasione di sviluppo per tutte le imprese della Romagna, sia per chi opera all'interno delle aree indicate nel Dpcm del 10 ottobre 2024, sia per chi ne è fuori grazie alle ricadute che se ne avranno - sottolinea Pier Nicola Ferri, responsabile area Lavoro e Servizi di Confcooperative Romagna -. I benefici per le imprese saranno sostanzialmente di tre tipi: il miglioramento dei collegamenti stradali con il porto di Ravenna, che comporterà una riduzione dei tempi di movimento; la semplificazione amministrativa, che porterà a minori tempi di attesa per i permessi di costruzione; le agevolazioni finanziarie e fiscali". Il seminario inizierà con i saluti del presidente di Confcooperative Romagna, Mauro Neri, e proseguirà con gli interventi tecnici di Alessandro Barattoni, sindaco di Ravenna; Federica Ropa, responsabile area di Lavoro Viabilità Logistica Vie d'acqua e Aeroporti della Regione Emilia-Romagna; Francesco Papoff, dirigente Ufficio Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Romagna 1 - Sede di Faenza, Giancarlo Romeo, poer autorizzazione atti e contabilità dell'Ufficio dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Romagna 1 sede di Ravenna; Francesco Benevolo, commissario straordinario **Autorità** di **Sistema portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale; Giorgio Guberti, presidente Camera di Commercio di Ferrara e Ravenna. Al termine degli interventi ci sarà spazio per le domande da parte dei presenti e a seguire le conclusioni di Irene Priolo, assessora all'Ambiente, Programmazione territoriale, Mobilità e Trasporti, Infrastrutture della Regione Emilia-Romagna. Modera il seminario Andrea Pazzi, direttore generale Confcooperative Romagna. Per partecipare è necessaria l'iscrizione scrivendo a [romagna@confcooperative.it](mailto:romagna@confcooperative.it).



La "Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna raccontata alle imprese" è il titolo del seminario informativo gratuito organizzato da Confcooperative Romagna per venerdì 17 ottobre alle ore 9.30 presso la sede ravennate in via di Roma 108. L'iniziativa è dedicata alle imprese con l'obiettivo di illustrare dove sono localizzate le Zls nell'area romagnola e i possibili vantaggi per chi svolge le proprie attività all'interno di quel perimetro. "La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna è un'occasione di sviluppo per tutte le imprese della Romagna, sia per chi opera all'interno delle aree indicate nel Dpcm del 10 ottobre 2024, sia per chi ne è fuori grazie alle ricadute che se ne avranno - sottolinea Pier Nicola Ferri, responsabile area Lavoro e Servizi di Confcooperative Romagna -. I benefici per le imprese saranno sostanzialmente di tre tipi: il miglioramento dei collegamenti stradali con il porto di Ravenna, che comporterà una riduzione dei tempi di movimento; la semplificazione amministrativa, che porterà a minori tempi di attesa per i permessi di costruzione; le agevolazioni finanziarie e fiscali". Il seminario inizierà con i saluti del presidente di Confcooperative Romagna, Mauro Neri, e proseguirà con gli interventi tecnici di Alessandro Barattoni, sindaco di Ravenna; Federica Ropa, responsabile area di Lavoro Viabilità Logistica Vie d'acqua e Aeroporti della Regione Emilia-Romagna; Francesco Papoff, dirigente Ufficio Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Romagna 1 - Sede di Faenza, Giancarlo Romeo, poer autorizzazione atti e contabilità dell'Ufficio dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Romagna 1 sede di Ravenna; Francesco Benevolo, commissario straordinario **Autorità** di **Sistema portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale;

## I Lavori del Consiglio comunale di Ravenna su armi di passaggio al porto, migranti e mosaico

Approvato l'ordine del giorno "Il porto di Ravenna non sia passaggio di materiali bellici e armamenti destinati a zone di conflitto". Nella seduta di martedì 14 ottobre è stato presentato e discusso l'ordine del giorno, modificato in corso di seduta, "Il porto di Ravenna non sia passaggio di materiali bellici e armamenti destinati a zone di conflitto", presentato dal consigliere Igor Gallonetto (M5s) e sottoscritto dai consiglieri Luca Cortesi (Pd) e Nicola Staloni (Avs). L'ordine del giorno è stato approvato all'unanimità dei gruppi consiliari presenti al dibattito e al voto: Pd, Ama Ravenna, Partito repubblicano italiano, Alleanza verdi sinistra, Progetto Ravenna, Movimento 5 stelle. Sono intervenuti nella discussione Chiara Francesconi (Progetto Ravenna), Igor Gallonetto (Movimento 5 stelle), il sindaco Alessandro Barattoni, Nicola Staloni (Alleanza verdi sinistra), Luca Cortesi (Pd), Francesco Stucci (Partito repubblicano italiano), Livia Molducci (Pd). Approvata all'unanimità la mozione "Salvaguardiamo l'insegnamento del mosaico con la richiesta di una graduatoria specifica per la disciplina artistica". Il Consiglio comunale ha approvato all'unanimità la mozione "Salvaguardiamo

l'insegnamento del mosaico con la richiesta di una graduatoria specifica per la disciplina artistica", presentata dalla consigliera Chiara Francesconi (Progetto Ravenna) e sottoscritta dai consiglieri Luca Cortesi (Pd), Daniele Perini (Ama Ravenna), Nicola Staloni (Alleanza verdi sinistra) e Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna). Sono intervenuti nella discussione: Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna), l'assessore Fabio Sbaraglia, Luca Cortesi (Pd), Renato Esposito (Fratelli d'Italia), Gianfranco Spadoni (Lista per Ravenna - Lega - Popolo della Famiglia), Igor Gallonetto (Movimento 5 stelle), Veronica Verlicchi (La Pigna - città, forese, lidi), Filippo Donati (Viva Ravenna). Sbarchi migranti, approvato l'ordine del giorno della maggioranza. Durante la seduta è stato approvato l'ordine del giorno "Per una più equa gestione dei porti di sbarco per le Ong, dei flussi migratori e dei fondi per i minori stranieri non accompagnati", presentato dal consigliere Nicolò Pranzini (Pd) e sottoscritto da Igor Gallonetto (M5S), Nicola Staloni (AVS), Chiara Francesconi (Progetto Ravenna), Daniele Perini (Ama Ravenna) e Francesco Stucci (Partito repubblicano italiano). L'ordine del giorno è stato approvato con 20 voti favorevoli (Pd, Partito repubblicano italiano, Alleanza verdi sinistra, Progetto Ravenna, Ama Ravenna, Movimento 5 stelle) e 9 contrari (Fratelli d'Italia, La Pigna, Viva Ravenna, Lista per Ravenna - Lega - Popolo della Famiglia). È stato respinto l'ordine del giorno "Per una gestione trasparente, equa e umana degli sbarchi nei porti italiani", presentato dalla consigliera Veronica Verlicchi (La Pigna) con 2 voti favorevoli (La Pigna e Lista per Ravenna - Lega - Popolo della Famiglia) e 27 voti contrari.



(Pd, Partito repubblicano italiano, Alleanza verdi sinistra, Progetto **Ravenna**, Ama **Ravenna**, Movimento 5 stelle, Fratelli d'Italia, Viva **Ravenna**). Sono intervenuti nella discussione: Nicolò Pranzini (Pd), Patrizia Zaffagnini (Fratelli d'Italia), Veronica Verlicchi (La Pigna - città, forese, lidi), Renato Esposito (Fratelli d'Italia), Igor Gallonetto (Movimento 5 stelle), Luca Cortesi (Pd), Guido Fabbri (Pd), Gianfranco Spadoni (Lista per **Ravenna** - Lega - Popolo della Famiglia), il sindaco Alessandro Barattoni e Nicola Grandi (Fratelli d'Italia). L'ODG approvato chiede una gestione più equa dei porti di sbarco delle navi ONG, dei flussi migratori e dei fondi destinati all'accoglienza dei minori stranieri non accompagnati. Il documento nasce dalla volontà di sollecitare un confronto nazionale sulla gestione dei flussi migratori e sui costi che i Comuni sono chiamati a sostenere in assenza di un adeguato sostegno statale. Questo il commento di Nicolò Pranzini (PD): "L'ordine del giorno prende le mosse da un dato di fatto: negli ultimi due anni, su indicazione del Ministero dell'Interno, sono sbarcate nel **porto di Ravenna** ventiquattro navi delle organizzazioni non governative. Un impegno che il Comune di **Ravenna** ha sempre onorato con senso di responsabilità, collaborando con Prefettura e Ministero per garantire le migliori condizioni logistiche e organizzative durante le operazioni di accoglienza. Il modello ravennate, frutto della collaborazione tra istituzioni e terzo settore, è ormai consolidato, ma - si sottolinea nel testo - la scelta di assegnare porti così lontani dal Mediterraneo rappresenta una contraddizione che rende più complesso il lavoro delle ONG e aumenta la sofferenza delle persone soccorse, costrette a giorni di navigazione prima di poter raggiungere la terraferma. Il documento richiama anche la posizione espressa dal sindaco Alessandro Barattoni lo scorso agosto, quando annunciò che lo sbarco della nave Humanity 1 sarebbe stato l'ultimo fino alla convocazione di un tavolo nazionale tra le città designate come "porti sicuri". Pochi giorni dopo, ANCI ha diffuso una nota in cui chiedeva la convocazione di un tavolo di coordinamento nazionale per affrontare la grave carenza di fondi per l'accoglienza dei minori, i disagi nella gestione degli sbarchi e per ottenere informazioni sull'attuazione del Patto europeo sulle migrazioni. In risposta, il sindaco di **Ravenna** ha ribadito la necessità di un confronto chiaro e strutturato con gli altri livelli istituzionali, in particolare sui criteri di assegnazione dei porti alle ONG, sulla mancata copertura dei costi sostenuti dai Comuni - in particolare per i minori stranieri non accompagnati - e sul rispetto reciproco tra governo nazionale e amministrazioni locali. Ad oggi, infatti, le spese sostenute dai Comuni per il 2023 e il 2024 non sono ancora state rimborsate, e anche per il 2025 è evidente che le risorse stanziare non saranno sufficienti a coprire i costi." Continua Pranzini: "Il testo approvato sottolinea inoltre come, nonostante le difficoltà, gli sbarchi continuino e anzi aumentino, mentre i rimpatri restano sostanzialmente fermi. Allo stesso tempo, il centro per migranti in Albania, rimasto vuoto, è costato oltre 150 mila euro a posto letto per appena 400 persone. Dopo quasi tre anni di governo, nulla di concreto è stato fatto per migliorare la gestione delle politiche migratorie: al contrario, la decisione di assegnare porti sempre più lontani ha solo aggravato la condizione di chi viene soccorso e di chi opera in mare per

salvare vite umane. L'ordine del giorno impegna dunque il sindaco e la giunta a richiedere con determinazione la convocazione, da parte del Ministero dell'Interno, di un tavolo nazionale - come già proposto da ANCI - per definire, in un'ottica di collaborazione istituzionale, i criteri di assegnazione dei porti di approdo e per costruire un coordinamento tra le città portuali che consenta una gestione uniforme e condivisa degli arrivi. Si chiede inoltre di rivedere la prassi di assegnare porti lontani, riducendo i tempi e le distanze di navigazione per garantire un accesso più rapido ai servizi essenziali e una maggiore efficienza delle operazioni di soccorso. Un ulteriore impegno riguarda la copertura del Fondo per i minori stranieri non accompagnati, oggi insufficiente a ristorare le spese dei Comuni, e la richiesta al Parlamento e al Governo di recepire l'articolo 17, paragrafo 4, della direttiva europea 2013/33/UE, che permetterebbe ai richiedenti asilo che lavorano di contribuire ai costi della propria accoglienza, favorendo percorsi di autonomia e contrastando fenomeni di sfruttamento. Infine, il documento chiede di rafforzare il Sistema di Accoglienza e Integrazione (SAI), in coerenza con il nuovo Patto europeo su migrazione e asilo, e di integrarlo sempre più con la rete dei servizi territoriali, assicurando che anche i centri di accoglienza straordinaria garantiscano con continuità l'insegnamento della lingua italiana, strumento essenziale per l'inclusione e l'autonomia delle persone accolte." Con questa iniziativa, la maggioranza del Consiglio comunale di **Ravenna** ribadisce la necessità di un approccio basato sulla collaborazione tra istituzioni, sull'equità nella distribuzione delle responsabilità e sul rispetto dei diritti umani. Approvata all'unanimità la surroga del consigliere comunale dimissionario Pri Andrea Vasi. Entra Francesco Stucci Il Consiglio comunale ha approvato all'unanimità la surroga del consigliere comunale dimissionario Andrea Vasi con il neo consigliere Francesco Stucci per il gruppo Partito repubblicano italiano.

## Infortunio mortale alla SAPIR. Lunedì 20 ottobre sciopero delle lavoratrici e dei lavoratori delle aziende operanti nel porto di Ravenna

In seguito all'incidente mortale sul lavoro, verificatosi quest'oggi allo stabilimento SAPIR, nel quale ha perso la vita Giuseppino Zuccoli, le organizzazioni sindacali FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI hanno proclamato 1 ora di sciopero per la giornata di lunedì 20 ottobre : l' ULTIMA ORA del turno o dell'orario giornaliero per tutte le lavoratrici e i lavoratori dei settori portuale, facchinaggio e trasporti (merci logistica) di tutte le aziende operanti nel sito portuale di **Ravenna**. Le organizzazioni sindacali di categoria FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI del territorio di **Ravenna** hanno espresso le più sentite condoglianze alla famiglia, ed auspicano che sia fatta al più presto chiarezza su quanto avvenuto: "Riteniamo inaccettabile l'infortunio mortale avvenuto questa mattina al **Porto di Ravenna** nel quale purtroppo ha perso la vita Giuseppino Zuccoli di 67 anni, camionista di una ditta esterna investito da un altro camionista sempre di una ditta esterna". I sindacati sottolineano che quanto avvenuto oggi non è che l'ennesimo grave infortunio , avvenuto in provincia di **Ravenna** nelle ultime settimane: "un lavoratore investito da un macchinario nei lavori di ampliamento della statale Adriatica, un lavoratore travolto da un catasta di pallets alla DECO Industrie, un lavoratore investito da carrello in Marcegaglia. Tutti infortuni avvenuti con la presenza di aziende in appalto e con investimento da parte di mezzi in movimento". Già nella giornata di domani, le organizzazioni sindacali incontreranno la direzione aziendale , a fronte di richiesta di incontro urgente, per analizzare cosa non ha funzionato, se le procedure sono state rispettate e valutare congiuntamente cosa modificare e migliorare perché questi incidenti non si ripetano più. "Le organizzazioni sindacali nell'esprimere il proprio grido di allarme rispetto alla situazione richiamano tutti i soggetti, aziende, associazioni e istituzioni a una azione concreta per praticare e innalzare la salute e sicurezza sul lavoro. Quanto avvenuto, inoltre, ci interroga e ci impone nuovo impulso nel percorso di rinnovo, già avviato, del Protocollo sul miglioramento della salute e sicurezza nel sito portuale di **Ravenna**" concludono.



In seguito all'incidente mortale sul lavoro, verificatosi quest'oggi allo stabilimento SAPIR, nel quale ha perso la vita Giuseppino Zuccoli, le organizzazioni sindacali FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI hanno proclamato 1 ora di sciopero per la giornata di lunedì 20 ottobre : l' ULTIMA ORA del turno o dell'orario giornaliero per tutte le lavoratrici e i lavoratori dei settori portuale, facchinaggio e trasporti (merci logistica) di tutte le aziende operanti nel sito portuale di Ravenna. Le organizzazioni sindacali di categoria FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI del territorio di Ravenna hanno espresso le più sentite condoglianze alla famiglia, ed auspicano che sia fatta al più presto chiarezza su quanto avvenuto: "Riteniamo inaccettabile l'infortunio mortale avvenuto questa mattina al Porto di Ravenna nel quale purtroppo ha perso la vita Giuseppino Zuccoli di 67 anni, camionista di una ditta esterna investito da un altro camionista sempre di una ditta esterna". I sindacati sottolineano che quanto avvenuto oggi non è che l'ennesimo grave infortunio , avvenuto in provincia di Ravenna nelle ultime settimane: "un lavoratore investito da un macchinario nei lavori di ampliamento della statale Adriatica, un lavoratore travolto da un catasta di pallets alla DECO Industrie, un lavoratore investito da carrello in Marcegaglia. Tutti infortuni avvenuti con la presenza di aziende in appalto e con investimento da parte di mezzi in movimento". Già nella giornata di domani, le organizzazioni sindacali incontreranno la direzione aziendale , a fronte di richiesta di incontro urgente, per analizzare cosa non ha funzionato, se le procedure sono state rispettate e valutare congiuntamente cosa modificare e migliorare perché questi incidenti non si ripetano più. "Le organizzazioni sindacali nell'esprimere il proprio grido di allarme rispetto alla situazione richiamano tutti i soggetti, aziende, associazioni e istituzioni a una azione concreta per praticare e innalzare la salute e sicurezza sul lavoro. Quanto avvenuto, inoltre, ci interroga e ci impone nuovo impulso nel percorso di rinnovo, già avviato, del Protocollo sul miglioramento della salute e sicurezza nel sito portuale di Ravenna" concludono.

## Tragedia al porto di Ravenna: camionista muore travolto durante le operazioni di scarico

Immagine di repertorio Una tragedia sul lavoro si è verificata questa mattina, intorno alle , nel **porto** industriale di **Ravenna** , all'interno dell'area della Sapi. Secondo le prime informazioni, un autotrasportatore sessantenne ha perso la vita dopo essere stato colpito da un camion durante le operazioni di carico e scarico dell'argilla. Sul posto sono intervenuti tempestivamente i sanitari del 118 , ma per l'uomo non c'è stato nulla da fare: i soccorsi si sono rivelati vani. Presenti sul luogo della tragedia anche le forze dell'ordine , con gli agenti della Polizia di Stato e i militari della Guardia di Finanza , impegnati nei rilievi e negli accertamenti per ricostruire con precisione la dinamica dell'incidente e stabilire eventuali responsabilità. L'area del **porto** è rimasta a lungo interdetta per consentire le operazioni di soccorso e di messa in sicurezza, mentre la notizia ha destato profondo cordoglio nel mondo portuale e tra i colleghi dell'autotrasportatore.



## Dichiarazione del Commissario dell'Autorità Portuale di Ravenna, Francesco Benevolo su incidente mortale di oggi

"In attesa che le autorità competenti chiariscano la dinamica dei fatti che oggi sono costati la vita a Giuseppino Zuccoli, mentre svolgeva il suo lavoro all'interno di un terminal del porto, sento il bisogno di esprimere - dichiara il Commissario dell'Autorità Portuale di Ravenna, Francesco Benevolo- il mio personale dolore e la mia sincera vicinanza a tutta la famiglia di questo lavoratore. Desidero, inoltre, manifestare il mio partecipe cordoglio a tutta la comunità portuale, drammaticamente colpita da quanto accaduto. Il nostro impegno continua, incessante e determinato, per rafforzare, sempre e con ogni mezzo possibile, tutte le azioni e le procedure finalizzate ad innalzare strutturalmente i livelli di sicurezza del lavoro attraverso, l'informazione, la prevenzione, la formazione, l'organizzazione ed il controllo".



## Infortunio mortale alla SAPIR, sciopero delle lavoratrici e dei lavoratori delle aziende operanti nel porto lunedì 20 ottobre

"Le organizzazioni sindacali di categoria FILT CGIL, FIT CISL e UILTRASPORTI del territorio di **Ravenna**, ritengono inaccettabile l'infortunio mortale avvenuto questa mattina presso lo stabilimento SAPIR al **Porto** di **Ravenna** nel quale purtroppo ha perso la vita Giuseppe Zuccoli di 67 anni un camionista di una ditta esterna investito da un altro camionista sempre di una ditta esterna. Le organizzazioni sindacali oltre a esprimere le più sentite condoglianze alla famiglia di Giuseppe Zuccoli, auspicano che sia fatta al più presto chiarezza su quanto avvenuto. Non è che l'ennesimo grave infortunio, purtroppo questo con esito mortale, avvenuto in provincia nelle ultime settimane: un lavoratore investito da un macchinario nei lavori di ampliamento della statale Adriatica, un lavoratore travolto da un catasta di pallets alla DECO Industrie, un lavoratore investito da carrello in Marcegaglia. Tutti infortuni avvenuti con la presenza di aziende in appalto e con investimento da parte di mezzi in movimento. Già nella giornata di domani, come avvenuto anche per i precedenti infortuni, le organizzazioni sindacali incontreranno la direzione aziendale, a fronte di richiesta di incontro urgente, per analizzare cosa non ha funzionato, se le procedure sono state rispettate e valutare congiuntamente cosa modificare e migliorare perché questi incidenti non si ripetano più. Le organizzazioni sindacali, nell'esprimere il proprio grido di allarme rispetto alla situazione richiamano tutti i soggetti, aziende, associazioni e istituzioni a una azione concreta per praticare e innalzare la salute e sicurezza sul lavoro. Quanto avvenuto, inoltre, ci interroga e ci impone nuovo impulso nel percorso di rinnovo, già avviato, del Protocollo sul miglioramento della salute e sicurezza nel sito portuale di **Ravenna**. Per sensibilizzare tutti i soggetti coinvolti e a supporto delle proprie richieste proclamano 1 ora di sciopero per lunedì 20 ottobre, ULTIMA ORA DEL PROPRIO TURNO O ORARIO GIORNALIERO per tutte le lavoratrici e i lavoratori dei settori portuale, facchinaggio e trasporti (merci logistica) di tutte le aziende operanti nel sito portuale di **Ravenna**." FILT CGIL FIT CISL UilTrasporti Davide Conti Fabio Tassinari Rino Missiroli.



## Shipping Italy

### Ravenna

#### Incidente mortale per un lavoratore in porto a Ravenna

Un autista di tir 67enne, Giuseppino Zucoli, è morto in un infortunio sul lavoro stamane al **porto** di **Ravenna**. L'uomo, dipendente della Ctf - Cooperativa autotrasporti Fossombrone, sceso dal suo mezzo, sarebbe stato travolto da un altro camion durante le operazioni di carico e scarico di argilla. L'incidente è avvenuto alle 6.30. Era il primo camion ad essere entrato nel Terminal. Sul posto 118 e Polizia. Anche l'altro autista è di una ditta esterna, emiliana. Il Terminal è stato chiuso, i camion sono in parte parcheggiati fuori e in parte dirottati nell'area utilizzata per l'arrivo delle auto Bmw provenienti dalla Germania attualmente disponibile. "In attesa che le autorità competenti chiariscano la dinamica dei fatti che oggi sono costati la vita a Giuseppino Zucoli, mentre svolgeva il suo lavoro all'interno di un terminal del **porto**, sento il bisogno di esprimere - ha dichiarato il Commissario dell'Autorità di sistema portuale di **Ravenna**, Francesco Benevolo - il mio personale dolore e la mia sincera vicinanza a tutta la famiglia di questo lavoratore. Desidero, inoltre, manifestare il mio partecipe cordoglio a tutta la comunità portuale, drammaticamente colpita da quanto accaduto. Il nostro impegno continua, incessante e determinato, per rafforzare, sempre e con ogni mezzo possibile, tutte le azioni e le procedure finalizzate ad innalzare strutturalmente i livelli di sicurezza del lavoro attraverso, l'informazione, la prevenzione, la formazione, l'organizzazione ed il controllo".

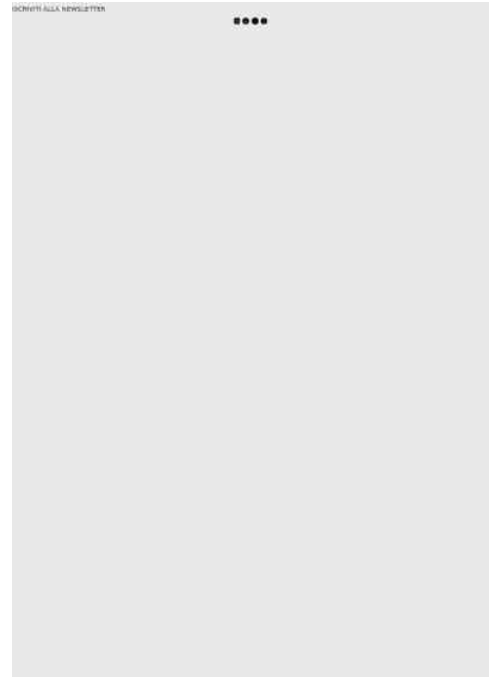


## Tragedia sul lavoro a Ravenna: morto lavoratore investito da un tir

Transportonline

La mattina del 16 ottobre, un tragico incidente ha scosso l'area retroportuale di Porto Corsini a Ravenna. Giuseppe Zuccoli, un autotrasportatore di 67 anni, ha perso la vita dopo essere stato investito da un tir in un'area dedicata alla movimentazione di materiali argillosi. Questo evento riporta alla luce questioni cruciali sulla sicurezza sul lavoro nel settore portuale. Poco dopo le 7, Zuccoli è sceso dal suo tir, ma è stato colpito da un altro veicolo pesante. L'incidente, avvenuto durante l'orario di lavoro, ha richiesto l'intervento tempestivo di carabinieri, Guardia di Finanza e polizia di Stato. Nonostante i tentativi di rianimazione, è stato dichiarato deceduto sul colpo. Le autorità stanno indagando sulle circostanze del tragico evento. Non si esclude che Zuccoli sia sceso dal veicolo in una zona vietata. Verifiche approfondite sono in corso per chiarire questa ipotesi e garantire che simili incidenti non si ripetano in futuro. La Reazione della Comunità Davide Conti, segretario Fillea Ravenna, ha espresso preoccupazione per la sicurezza nel porto, richiamando l'attenzione sulla necessità di un tavolo di discussione con Sapir. Inoltre, ha menzionato la possibilità di uno sciopero per sensibilizzare

sull'importanza della sicurezza sul lavoro, soprattutto in aree con diverse ditte operanti. Il Cordoglio delle Autorità L'assessore regionale al Lavoro, Giovanni Paglia, ha descritto l'incidente come un evento inaccettabile, sottolineando l'importanza della responsabilità collettiva per garantire la sicurezza nei luoghi di lavoro. Anche il Commissario dell'Autorità Portuale, Francesco Benevolo, ha espresso il suo dolore e la sua vicinanza alla famiglia della vittima.



## Il Nautilus

Livorno

### Delegazione norvegese in visita alla Port Authority di Livorno

Una delegazione norvegese di aziende del settore marittimo ha incontrato ieri a Palazzo Rosciano i rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per un confronto sui progetti di sviluppo legati al tema della sostenibilità ambientale. In particolare, la delegazione, guidata da Innovation Norway, ente governativo facente capo al Ministero Industria e Commercio, nonché ufficiale organizzazione governativa norvegese per la promozione del commercio estero, ha partecipato ad un incontro istituzionale durante cui hanno preso parte per la Port Authority il dirigente promozione Claudio Capuano, e diversi funzionari competenti della direzione pianificazione e studi e della direzione bilancio e finanze. Durante la riunione sono stati illustrati ai rappresentanti norvegesi gli obiettivi strategici, le azioni e gli interventi avviati dall'Ente portuale in materia di sostenibilità ambientale, tema verso il quale l'impegno della Port Authority si è tradotto nella cantierizzazione di un pacchetto di investimenti per circa 100 milioni di euro finanziati in massima parte con fondi del Piano Nazionale Complementare e del Piano Nazionale di ripresa e Resilienza. Tra gli interventi segnalati quelli relativi ai lavori di elettrificazione delle banchine, già affidati (per 77 mln di euro), e gli interventi, anch'essi affidati, di realizzazione di impianti fotovoltaici nei porti del Sistema (per quasi 20 mln).



## Informare

Livorno

### Una delegazione norvegese in visita all'AdSP del Tirreno Settentrionale

Ieri i rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale hanno accolto nella sede dell'ente a Livorno una delegazione norvegese di aziende del settore marittimo per un confronto sui progetti di sviluppo legati al tema della sostenibilità ambientale. In particolare, la delegazione guidata da Innovation Norway, ente governativo facente capo al Ministero Industria e Commercio nonché ufficiale organizzazione governativa norvegese per la promozione del commercio estero, ha partecipato ad un incontro istituzionale durante cui hanno preso parte per l'authority portuale il dirigente promozione Claudio Capuano e diversi funzionari competenti della direzione pianificazione e studi e della direzione bilancio e finanze che hanno illustrato gli obiettivi strategici, le azioni e gli interventi avviati dall'ente portuale in materia di sostenibilità ambientale, tema verso il quale l'impegno si è tradotto nella cantierizzazione di un pacchetto di investimenti per circa 100 milioni di euro finanziati in massima parte con fondi del Piano Nazionale Complementare e del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Tra gli interventi segnalati, quelli relativi ai lavori di elettrificazione delle banchine, già affidati (per 77 milioni di euro) e gli interventi, anch'essi affidati, di realizzazione di impianti fotovoltaici nei porti di Livorno, Piombino e dell'Isola d'Elba (per quasi 20 milioni).



## Norvegesi in visita a Livorno per parlare di sostenibilità ambientale

La delegazione a colloquio con l'Autorità di sistema portuale **LIVORNO**. Come collaborare nell'affrontare le questioni della sostenibilità ambientale nel settore marittimo: è questo l'argomento al centro dell'incontro che una delegazione norvegese di aziende del settore marittimo ha avuto a Palazzo Rosciano, sede dell'Autorità di Sistema del Nord Tirreno, con i rappresentanti dell'istituzione portuale per un confronto sui progetti di sviluppo. Il gruppo norvegese è capitanato da Innovation Norway, ente governativo che fa riferimento al ministero dell'industria e del commercio ma anche braccio destro delle autorità di Oslo sul fronte della promozione del commercio estero. All'incontro ha partecipato per la Port Authority Claudio Capuano, dirigente del settore promozione, insieme a diversi funzionari competenti della direzione pianificazione e studi e della direzione bilancio e finanze. Durante la riunione sono stati illustrati ai rappresentanti norvegesi - viene fatto rilevare - gli obiettivi strategici, le azioni e gli interventi avviati dall'ente portuale in materia di sostenibilità ambientale: occhi puntati sulla concretizzazione da parte dell'Authority di un pacchetto di investimenti per circa 100 milioni di euro (finanziati in massima parte con fondi del Piano nazionale complementare e del Pnrr). Tra gli interventi segnalati quelli relativi ai lavori di elettrificazione delle banchine, già affidati (per 77 mln di euro), e gli interventi, anch'essi affidati, di realizzazione di impianti fotovoltaici nei porti del Sistema (per quasi 20 mln).



## Sostenibilità ambientale. L'AdSp di Livorno ne parla con la Norvegia

LIVORNO - Incontro a Palazzo Rosciano tra una delegazione norvegese di aziende del settore marittimo e i rappresentanti dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno Settentrionale per un confronto sui progetti di sviluppo legati al tema della sostenibilità ambientale. In particolare, la delegazione, guidata da Innovation Norway, ente governativo facente capo al Ministero Industria e Commercio, nonché ufficiale organizzazione governativa norvegese per la promozione del commercio estero, ha partecipato ad un incontro istituzionale durante cui hanno preso parte per la Port Authority il dirigente promozione Claudio Capuano, e diversi funzionari competenti della direzione pianificazione e studi e della direzione bilancio e finanze. Ai rappresentanti norvegesi sono stati illustrati gli obiettivi strategici, le azioni e gli interventi avviati dall'Ente portuale in materia di sostenibilità ambientale, tema verso il quale l'impegno della Port Authority si è tradotto nella cantierizzazione di un pacchetto di investimenti per circa 100 milioni di euro finanziati in massima parte con fondi del Piano Nazionale Complementare e del Piano Nazionale di ripresa e Resilienza. Tra gli interventi segnalati quelli relativi ai lavori di elettrificazione delle banchine, già affidati (per 77 milioni di euro), e gli interventi, anch'essi affidati, di realizzazione di impianti fotovoltaici nei porti del Sistema (per quasi 20 milioni).



## Port News

Livorno

### Livorno, delegazione norvegese in visita alla Port Authority

Una delegazione norvegese di aziende del settore marittimo ha incontrato ieri a Palazzo Rosciano i rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per un confronto sui progetti di sviluppo legati al tema della sostenibilità ambientale. In particolare, la delegazione, guidata da Innovation Norway, ente governativo facente capo al Ministero Industria e Commercio, nonché ufficiale organizzazione governativa norvegese per la promozione del commercio estero, ha partecipato ad un incontro istituzionale durante cui hanno preso parte per la Port Authority il dirigente promozione Claudio Capuano, e diversi funzionari competenti della direzione pianificazione e studi e della direzione bilancio e finanze. Durante la riunione sono stati illustrati ai rappresentanti norvegesi gli obiettivi strategici, le azioni e gli interventi avviati dall'Ente portuale in materia di sostenibilità ambientale, tema verso il quale l'impegno della Port Authority si è tradotto nella cantierizzazione di un pacchetto di investimenti per circa 100 milioni di euro finanziati in massima parte con fondi del Piano Nazionale Complementare e del Piano Nazionale di ripresa e Resilienza. Tra gli interventi segnalati quelli relativi ai lavori di elettrificazione delle banchine, già affidati (per 77 mln di euro), e gli interventi di realizzazione di impianti fotovoltaici nei porti del Sistema (20 mln).



## Porto di Ancona, la Lanterna rossa demolita (e ricostruita) ma più vicina alla città

Il fanale da abbattere per accorciare il molo nord di 100 metri: lo dice l'**Autorità portuale** di Antonio Pio Guerra venerdì 17 ottobre 2025, 01:20 3 Minuti di Lettura ANCONA - Andrà demolita (e ricostruita) l'iconica Lanterna rossa di Ancona. Lo prevede il progetto di accorciamento (per motivi di sicurezza) del molo nord, il pennello costiero all'estremità del porto antico, oltre la torre dei piloti. A metterlo nero su bianco è l'**Autorità portuale**, che ha ribadito il concetto nei chiarimenti inviati al Ministero dell'Ambiente ed a quello della Cultura in merito ai futuri lavori. I piani Tra le fasi del cantiere, infatti, vi è anche quella della «demolizione del manufatto in cemento armato costituente la lanterna rossa». L'abbattimento è necessario per spostare il segnale luminoso, che deve obbligatoriamente trovarsi all'estremità del molo, la quale a sua volta sarà arretrata di 100 metri come conseguenza dell'accorciamento. La ricostruzione, in ogni caso, sarà effettuata con tutte le accortezze del caso. L'ha richiesto espressamente lo stesso Ministero della Cultura, che nelle sue prescrizioni ha voluto sottolineare la necessità di «ricostruire e la testata sede del fanale detto "lanterna rossa" in maniera fedele all'esistente». Indicazione recepita dall'Authority, che assicura: «La struttura della lanterna sarà ricostruita in maniera fedele all'esistente». Qualche novità, in ogni caso, arriverà. E riguarderà il posizionamento del fanale. Che non sarà più sulla sommità del muro paraonde del molo, rialzata di alcuni metri rispetto alla banchina. Prosegue l'**Autorità portuale**: «Per motivi di sicurezza, operatività e accessibilità, si prevede di collocare la lanterna rossa a quota banchina». Più in basso, insomma. Con alcune importanti differenze nella nuova conformazione del molo nord. Oltre al taglio di 100 metri della lunghezza del pennello, il muro paraonde sarà sezionato per ulteriori 25 metri, così da creare una sorta di "piazzetta" all'estremità del braccio costiero. Al centro troverà posto la lanterna. Una soluzione, questa, che potrebbe aprire a scenari interessanti. Secondo l'Authority, infatti, l'area «sarà accessibile» alla popolazione, allo stesso modo in cui «verrà mantenuto il camminamento in quota fino al termine del muro paraonde». Il ricongiungimento Di fatto, riportando gli anconetani a toccare il fanale, cosa non più possibile dal 2022 a causa delle normative di sicurezza. Questo perché l'attuale conformazione dell'ingresso del porto, con il molo nord lungo oltre 200 metri, impone alle navi manovre pericolosamente vicine al pennello e per evitare i pericoli all'incolumità dell'utenza legati ad una possibile collisione, dopo il Covid si era deciso di limitare l'accesso. Con l'accorciamento del molo, e il conseguente ampliamento degli spazi di manovra per le imbarcazioni, la situazione potrebbe invece cambiare. Per l'Authority, i fattori di rischio verrebbero meno e la cittadinanza potrebbe tornare ad avvicinarsi al fanale. Ma c'è un ostacolo, la Capitaneria di porto. Che fa sapere



Il fanale da abbattere per accorciare il molo nord di 100 metri: lo dice l'Autorità portuale di Antonio Pio Guerra venerdì 17 ottobre 2025, 01:20 3 Minuti di Lettura ANCONA - Andrà demolita (e ricostruita) l'iconica Lanterna rossa di Ancona. Lo prevede il progetto di accorciamento (per motivi di sicurezza) del molo nord, il pennello costiero all'estremità del porto antico, oltre la torre dei piloti. A metterlo nero su bianco è l'Autorità portuale, che ha ribadito il concetto nei chiarimenti inviati al Ministero dell'Ambiente ed a quello della Cultura in merito ai futuri lavori. I piani Tra le fasi del cantiere, infatti, vi è anche quella della «demolizione del manufatto in cemento armato costituente la lanterna rossa». L'abbattimento è necessario per spostare il segnale luminoso, che deve obbligatoriamente trovarsi all'estremità del molo, la quale a sua volta sarà arretrata di 100 metri come conseguenza dell'accorciamento. La ricostruzione, in ogni caso, sarà effettuata con tutte le accortezze del caso. L'ha richiesto espressamente lo stesso Ministero della Cultura, che nelle sue prescrizioni ha voluto sottolineare la necessità di «ricostruire e la testata sede del fanale detto "lanterna rossa" in maniera fedele all'esistente». Indicazione recepita dall'Authority, che assicura: «La struttura della lanterna sarà ricostruita in maniera fedele all'esistente». Qualche novità, in ogni caso, arriverà. E riguarderà il posizionamento del fanale. Che non sarà più sulla sommità del muro paraonde del molo, rialzata di alcuni metri rispetto alla banchina. Prosegue l'Autorità portuale: «Per motivi di sicurezza, operatività e accessibilità, si prevede di collocare la lanterna rossa a quota banchina». Più in basso, insomma. Con alcune importanti differenze nella nuova conformazione del molo nord. Oltre al taglio di 100 metri della lunghezza del pennello, il muro paraonde sarà sezionato per ulteriori 25 metri, così da creare una sorta di "piazzetta" all'estremità del braccio costiero. Al centro troverà posto la lanterna. Una soluzione, questa, che potrebbe aprire a

di non essersi ancora espressa in merito alla fattibilità, in termini di sicurezza, di questa riapertura. Ma l'intenzione c'è. E ci sarà pure tempo per discuterne, visto che il progetto di accorciamento del molo nord è importante ed ancora fermo al Ministero dell'Ambiente per tutte le autorizzazioni del caso. Oltre al taglio di 100 metri di lunghezza, gli elaborati prevedono l'allargamento dell'attuale varco di ingresso pedonale alla banchina fino a 4,5 metri, così da consentire l'avvicinamento delle auto, e la ricostruzione della scala di collegamento tra banchina e muro paraonde. Che sarà realizzata adoperando le stesse pietre del Conero rimosse durante le demolizioni. Nel complesso, una volta autorizzato, il cantiere dovrebbe durare "appena" 12 mesi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Ancona, parcheggi al porto per Natale, Garofalo: «Noi disponibili»

ANCONA - «Se ci sono le condizioni tecniche, confermo la mia disponibilità». L'apertura ad un park (temporaneo) nello scalo dorico arriva direttamente dal presidente dell'Autorità portuale Vincenzo Garofalo. Come anticipato ieri dal Corriere Adriatico, il Comune sta infatti trattando con l'Authority per arrivare ad un accordo che permetta, limitatamente al periodo natalizio, di smaltire la fame di posti auto attraverso le aree interne al porto. Quali? Un'idea arriva dallo stesso Garofalo. «Dobbiamo vedere se è possibile ritagliare uno spazio vicino al varco Repubblica, altrimenti nessuno farebbe 500 metri a piedi per andare a parcheggiare al porto antico». Le possibilità Le opzioni, in questo caso, sono poche. Anzi, una soltanto: le banchine. Quelle dove attraccano i traghetti. «Bisogna capire se riusciamo ad avere disponibilità nei giorni vicini a Natale per usare quell'area come parcheggio» spiega il presidente dell'Authority. In buona sostanza, tutto è legato al calendario del traffico traghetti. Tenzialmente, infatti, in inverno gli accosti diminuiscono e ci sono più possibilità di usi alternativi degli spazi. «Stiamo facendo le verifiche, Natale si avvicina e stiamo accelerando. Mi auguro di poter essere il primo a dire che è una soluzione fattibile» prosegue quindi il presidente. Aggiungendo: «Le proiezioni ci dovrebbero consentire di dare questo contributo al natale anconetano». I limiti Chiaramente, però, alle dovute condizioni. La prima, Garofalo, la mette subito in fila. «Non credo sia possibile fare un discorso prolungato per quanto riguarda l'uso, tutti i giorni» dice. Piuttosto, «dovremmo arrivare a dire che per x ore al giorno abbiamo la possibilità di (usare le banchine come parcheggio, ndr)». Un esito non scontato, sia chiaro. «Si parte sempre con grande entusiasmo, a volte c'è una risposta positiva e altre una marcia indietro. Intanto ci stiamo provando, non c'è disattenzione» assicura, comunque, il presidente. Sciolto il nodo della compatibilità coi traffici, poi bisognerà risolvere quello della sicurezza. In altre parole, bisognerà attrezzare le banchine perché siano sicure per le auto e per gli automobilisti. Ma è un problema che ci si porrà nella (eventuale) fase due. Una cosa è certa: le risposte servono subito. Natale si avvicina e le associazioni di categoria chiedono in coro più spazi per la sosta vicino al centro. In una città dove ormai ogni angolo è stato urbanizzato, l'unico spiraglio aperto appare quello del porto. Ora bisognerà capire, una volta per tutte, se l'idea delle auto nello scalo è fattibile oppure è condannata a restare un'utopia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Abruzzo capofila per la nascita di stazioni a idrogeno

Presentato a Bruxelles 'Life3h', budget da 8,7 milioni di euro Marsilio: "Tutte le regioni europee sono contro il quadro finanziario pluriennale" Presentato nei giorni scorsi a Bruxelles 'Life3H', il programma per la realizzazione di stazioni di distribuzione a idrogeno da scarti industriali. Si tratta di un progetto coordinato dalla Regione Abruzzo, con una partnership di 12 beneficiari tra aziende, università ed enti pubblici, finanziato dal programma Life dell'Unione europea. Ha un budget totale di 8,7 milioni di euro, poiché integra i finanziamenti del programma Life con altri finanziamenti nazionali e regionali dei partner del progetto. L'obiettivo generale di Life3H è quello di creare, dimostrare e sfruttare 3 Hydrogen Valley (Hv) a partire dall'implementazione di autobus puliti alimentati con H2 in eccesso proveniente dalle produzioni industriali locali, chiudendo così il circolo economico a livello locale. Il progetto ha lo scopo di fornire nuove soluzioni di trasporto per aumentare la qualità dell'aria riducendo le emissioni, facilitando la mobilità, la crescita economica e la sostenibilità ambientale nelle aree urbane e naturali. I siti individuati per la creazione delle Hydrogen Valley sono: Avezzano e l'Altopiano delle Rocche (con stazioni sciistiche e parte del Parco Regionale Sirente Velino) nella regione Abruzzo; la città di Terni (vicino a uno dei più grandi stabilimenti siderurgici italiani) in Umbria e il porto di Civitavecchia (con milioni di turisti all'anno e un porto storico) nel Lazio. In dettaglio, il progetto prevede la realizzazione di tre stazioni di rifornimento di idrogeno (una per regione) e l'immissione in circolazione di 6 autobus a idrogeno (2 per regione).



## Un nostro antenato torna a casa

Flavio Martino **CIVITAVECCHIA** - C'è una notizia che scalda il cuore di ogni vero civitavecchiese, una storia che lega la nostra città portuale a un destino millenario. Advertisement You can close Ad in 2 s Dopo ottant'anni di misteriosa assenza e un viaggio di ottomila chilometri, dall'altra parte del mondo, un pezzo della nostra storia più antica sta per varcare di nuovo il Molo del Lazzaretto, di ritorno da una lontana città statunitense. Parliamo della stele funeraria di Sextus Congenius Verus, nostro concittadino vissuto nel II secolo d.C. e arruolato nella marina della flotta imperiale. Sextus era un marinaio di Centocelle, uno dei tanti coraggiosi che hanno solcato il Mediterraneo, partendo proprio dal **porto** che, da duemila anni, rimane il cuore pulsante di **Civitavecchia**. IL MARINAIO E IL MISTERO DI NEW ORLEANS L'iscrizione latina ritrovata narra una vita di servizio e dedizione: ben 22 anni passati a bordo della trireme Asclepius, prima di morire a 42 anni. Un vero uomo di mare, un nostro uomo di mare. Questa preziosa lastra, per decenni ritenuta irrimediabilmente persa, era parte della collezione del Museo Archeologico di **Civitavecchia**, bombardato nella Seconda Guerra Mondiale. Un lutto per la

città, una ferita che si è portata via anche i resti materiali di antenati come Sextus. E invece no. La stele è riemersa, quasi per un colpo di scena del destino, in un anonimo giardino di New Orleans, in Cambronne Street. A riscoprirla, sotto la vegetazione, sono stati un'antropologa della Tulane University, Daniela Santoro, e suo marito. Un ritrovamento casuale, che però ha acceso un faro sulla nostra storia. DA **CIVITAVECCHIA** ALL'FBI Il tassello mancante è stato trovato grazie a un meticoloso lavoro di confronto tra le foto della lastra e i vecchi inventari del nostro Museo civico. La descrizione combaciava: era lei, la stele perduta del marinaio di Centumcellae. Da quel momento, è scattata un'indagine che ha scomodato perfino l'Art Crime Team dell'FBI, l'agenzia statunitense specializzata nel recupero di beni culturali. Il manufatto è stato sottratto probabilmente nel caos del dopoguerra, forse portato via come souvenir da un soldato o venduto da qualche antiquario senza scrupoli, in un'epoca in cui il traffico di reperti non aveva ancora regole ferree. Il viaggio esatto della stele attraverso l'Oceano resta un mistero, ma l'importante è il finale. IL RITORNO A CASA Oggi, dopo duemila anni di storia e un'avventura che farebbe invidia ai più grandi esploratori, la lapide di Sexius Congenius è in procinto di fare l'ultima traversata: quella che la riporterà nel suo **porto**, a **Civitavecchia**. Il nostro Museo Archeologico, ricostruito con fatica e tenacia negli anni Settanta, si prepara ad accogliere di nuovo la memoria di un concittadino, il marinaio di Centumcellae, un figlio della nostra terra che è stato lontano troppo a lungo. È una straordinaria vittoria del legame indissolubile che ci unisce al passato. Ogni civitavecchiese dovrebbe sentirsi orgoglioso: la memoria di un antenato sta tornando



Flavio Martino **CIVITAVECCHIA** - C'è una notizia che scalda il cuore di ogni vero civitavecchiese, una storia che lega la nostra città portuale a un destino millenario. Advertisement You can close Ad in 2 s Dopo ottant'anni di misteriosa assenza e un viaggio di ottomila chilometri, dall'altra parte del mondo, un pezzo della nostra storia più antica sta per varcare di nuovo il Molo del Lazzaretto, di ritorno da una lontana città statunitense. Parliamo della stele funeraria di Sextus Congenius Verus, nostro concittadino vissuto nel II secolo d.C. e arruolato nella marina della flotta imperiale. Sextus era un marinaio di Centocelle, uno dei tanti coraggiosi che hanno solcato il Mediterraneo, partendo proprio dal porto che, da duemila anni, rimane il cuore pulsante di Civitavecchia. IL MARINAIO E IL MISTERO DI NEW ORLEANS L'iscrizione latina ritrovata narra una vita di servizio e dedizione: ben 22 anni passati a bordo della trireme Asclepius, prima di morire a 42 anni. Un vero uomo di mare, un nostro uomo di mare. Questa preziosa lastra, per decenni ritenuta irrimediabilmente persa, era parte della collezione del Museo Archeologico di Civitavecchia, bombardato nella Seconda Guerra Mondiale. Un lutto per la città, una ferita che si è portata via anche i resti materiali di antenati come Sextus. E invece no. La stele è riemersa, quasi per un colpo di scena del destino, in un anonimo giardino di New Orleans, in Cambronne Street. A riscoprirla, sotto la vegetazione, sono stati un'antropologa della Tulane University, Daniela Santoro, e suo marito. Un ritrovamento casuale, che però ha acceso un faro sulla nostra storia. DA **CIVITAVECCHIA** ALL'FBI Il tassello mancante è stato trovato grazie a un meticoloso lavoro di confronto tra le foto della lastra e i vecchi inventari del nostro Museo civico. La descrizione combaciava: era lei, la stele perduta del marinaio di Centumcellae. Da quel momento, è scattata un'indagine che ha scomodato perfino l'Art Crime Team dell'FBI, l'agenzia statunitense specializzata nel recupero di beni culturali. Il manufatto è stato sottratto probabilmente nel caos del dopoguerra, forse

## CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

a casa.

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Un nostro antenato torna a casa

**CIVITAVECCHIA** - C'è una notizia che scalda il cuore di ogni vero civitavecchiese, una storia che lega la nostra città portuale a un destino millenario. Dopo ottant'anni di misteriosa assenza e un viaggio di ottomila chilometri, dall'altra parte del mondo, un pezzo della nostra storia più antica sta per varcare di nuovo il Molo del Lazzaretto, di ritorno da una lontana città statunitense. Parliamo della stele funeraria di Sextus Congenius Verus, nostro concittadino vissuto nel II secolo d.C. e arruolato nella marina della flotta imperiale. Sextus era un marinaio di Centocelle, uno dei tanti coraggiosi che hanno solcato il Mediterraneo, partendo proprio dal **porto** che, da duemila anni, rimane il cuore pulsante di **Civitavecchia**. IL MARINAIO E IL MISTERO DI NEW ORLEANS L'iscrizione latina ritrovata narra una vita di servizio e dedizione: ben 22 anni passati a bordo della trireme Asclepius, prima di morire a 42 anni. Un vero uomo di mare, un nostro uomo di mare. Questa preziosa lastra, per decenni ritenuta irrimediabilmente persa, era parte della collezione del Museo Archeologico di **Civitavecchia**, bombardato nella Seconda Guerra Mondiale. Un lutto per la città, una ferita che si è portata via anche i resti materiali di antenati come Sextus. E invece no. La stele è riemersa, quasi per un colpo di scena del destino, in un anonimo giardino di New Orleans, in Cambronne Street. A riscoprirlo, sotto la vegetazione, sono stati un'antropologa della Tulane University, Daniela Santoro, e suo marito. Un ritrovamento casuale, che però ha acceso un faro sulla nostra storia. DA **CIVITAVECCHIA** ALL'FBI Il tassello mancante è stato trovato grazie a un meticoloso lavoro di confronto tra le foto della lastra e i vecchi inventari del nostro Museo civico. La descrizione combaciava: era lei, la stele perduta del marinaio di Centumcellae. Da quel momento, è scattata un'indagine che ha scomodato perfino l'Art Crime Team dell'FBI, l'agenzia statunitense specializzata nel recupero di beni culturali. Il manufatto è stato sottratto probabilmente nel caos del dopoguerra, forse portato via come souvenir da un soldato o venduto da qualche antiquario senza scrupoli, in un'epoca in cui il traffico di reperti non aveva ancora regole ferree. Il viaggio esatto della stele attraverso l'Oceano resta un mistero, ma l'importante è il finale. IL RITORNO A CASA Oggi, dopo duemila anni di storia e un'avventura che farebbe invidia ai più grandi esploratori, la lapide di Sexius Congenius è in procinto di fare l'ultima traversata: quella che la riporterà nel suo **porto**, a **Civitavecchia**. Il nostro Museo Archeologico, ricostruito con fatica e tenacia negli anni Settanta, si prepara ad accogliere di nuovo la memoria di un concittadino, il marinaio di Centumcellae, un figlio della nostra terra che è stato lontano troppo a lungo. È una straordinaria vittoria del legame indissolubile che ci unisce al passato. Ogni civitavecchiese dovrebbe sentirsi orgoglioso: la memoria di un antenato sta tornando a casa. Commenti.



10/16/2025 15:09 Flavio Martino

**CIVITAVECCHIA** - C'è una notizia che scalda il cuore di ogni vero civitavecchiese, una storia che lega la nostra città portuale a un destino millenario. Dopo ottant'anni di misteriosa assenza e un viaggio di ottomila chilometri, dall'altra parte del mondo, un pezzo della nostra storia più antica sta per varcare di nuovo il Molo del Lazzaretto, di ritorno da una lontana città statunitense. Parliamo della stele funeraria di Sextus Congenius Verus, nostro concittadino vissuto nel II secolo d.C. e arruolato nella marina della flotta imperiale. Sextus era un marinaio di Centocelle, uno dei tanti coraggiosi che hanno solcato il Mediterraneo, partendo proprio dal porto che, da duemila anni, rimane il cuore pulsante di Civitavecchia. IL MARINAIO E IL MISTERO DI NEW ORLEANS L'iscrizione latina ritrovata narra una vita di servizio e dedizione: ben 22 anni passati a bordo della trireme Asclepius, prima di morire a 42 anni. Un vero uomo di mare, un nostro uomo di mare. Questa preziosa lastra, per decenni ritenuta irrimediabilmente persa, era parte della collezione del Museo Archeologico di Civitavecchia, bombardato nella Seconda Guerra Mondiale. Un lutto per la città, una ferita che si è portata via anche i resti materiali di antenati come Sextus. E invece no. La stele è riemersa, quasi per un colpo di scena del destino, in un anonimo giardino di New Orleans, in Cambronne Street. A riscoprirlo, sotto la vegetazione, sono stati un'antropologa della Tulane University, Daniela Santoro, e suo marito. Un ritrovamento casuale, che però ha acceso un faro sulla nostra storia. DA CIVITAVECCHIA ALL'FBI Il tassello mancante è stato trovato grazie a un meticoloso lavoro di confronto tra le foto della lastra e i vecchi inventari del nostro Museo civico. La descrizione combaciava: era lei, la stele perduta del marinaio di Centumcellae. Da quel momento, è scattata un'indagine che ha scomodato perfino l'Art Crime Team dell'FBI, l'agenzia statunitense specializzata nel recupero di beni culturali. Il manufatto è stato sottratto probabilmente nel caos del dopoguerra, forse portato via come souvenir da un soldato o venduto da qualche antiquario senza

## Entro l'anno apre cantiere per interventi al Molo San Vincenzo

Giunta comunale ha approvato oggi il primo lotto di interventi Fico: "Andate a votare, e' elemento democratico" Approvato oggi, dalla Giunta comunale, il primo lotto di interventi per la valorizzazione del Molo San Vincenzo. "Il progetto, frutto di una collaborazione interistituzionale articolata e condivisa, prevede il recupero dell'eliporto come terrazza panoramica aperta alla città e il restauro di una porzione del muro borbonico - si spiega in una nota - che fungerà da intervento pilota per il recupero dell'intera murazione, subordinato alla disponibilità di ulteriori finanziamenti". "La prossima e imminente tappa, prevista entro la fine dell'anno, è l'apertura del cantiere, che durerà sei mesi e offrirà alla città uno dei punti di vista più spettacolari sul Golfo di Napoli - commentano dall'Amministrazione Comunale - Si tratta di un progetto strategico all'interno del più ampio programma di interventi per riavvicinare Napoli al suo mare". Queste, ad oggi, le tappe del percorso istituzionale. Il 5 luglio 2022 il progetto "Dal Parco Archeologico della linea 1 al Molo San Vincenzo: una passeggiata pubblica", per un importo pari a 5.680.309,44 è inserito nel Contratto Istituzionale di Sviluppo denominato "Napoli - Centro storico" sottoscritto dal ministero dell'Economia e delle Finanze, dal ministero dello Sviluppo Economico, dal ministero per il Sud e la Coesione Territoriale, dal ministero dell'Interno - Prefettura di Napoli, dalla Regione Campania, dalla Città metropolitana di Napoli, dal Comune di Napoli, dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero della Cultura, dall'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.P.A. La tappa successiva il 22 luglio 2022 con la sottoscrizione tra Comune di Napoli, Ministero della Difesa, Agenzia del Demanio e **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** del Protocollo d'intesa con allegata la relazione tecnica delle scelte condivise anche con la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Napoli. E poi il 28 luglio 2023 la sottoscrizione tra il Comune di Napoli e Difesa Servizi società in house del Ministero della Difesa del Contratto di concessione di una porzione di Molo San Vincenzo. Per la prima volta viene concessa per uso duale -Marina Militare e Comune di Napoli- un tratto della base Navale che consentirà l'accesso ai cittadini e ai turisti non solo legato ad eventi puntuali, ma sistematico.



## Ship Mag

Salerno

### Autoproduzione nei porti, la Filt Cgil contro la sentenza del Tar di Salerno

Il sindacato attacca la decisione che consente agli armatori di svolgere con personale di bordo le operazioni di rizzaggio e derizzaggio, definendola un pericoloso precedente contro i diritti dei lavoratori portuali. Salerno - Una sentenza del Tar di Salerno ha riaperto il dibattito sull'autoproduzione nei porti, accogliendo il ricorso della società Cartour srl, che chiedeva di poter effettuare con il proprio personale di bordo le operazioni di rizzaggio e derizzaggio sui traghetti, tradizionalmente svolte dai lavoratori portuali. La decisione ha suscitato una dura reazione della Filt Cgil, che ha espresso forte preoccupazione per un orientamento giudiziario ritenuto in contrasto con la normativa vigente e con numerose pronunce precedenti dei Tar di Salerno e **Napoli**, le quali avevano sempre escluso l'autoproduzione in assenza delle condizioni previste dalla legge 84/94. Il sindacato ha ricordato anche che il recente Decreto Legislativo 199/2023 (cosiddetto Decreto Gariglio) ha ulteriormente ristretto le possibilità di ricorrere all'autoproduzione, limitandola ai casi in cui non sia possibile affidare i servizi a imprese portuali o fornitori di manodopera temporanea. La Filt Cgil ha dichiarato di confidare nell'impugnazione della sentenza da parte dell'Autorità di Sistema Portuale competente, a tutela della legalità, della trasparenza amministrativa e della correttezza gestionale del sistema portuale, che rischia di essere minato da fenomeni di concorrenza sleale e dumping sociale. Il sindacato ha inoltre sottolineato l'importanza della collaborazione tra le autorità portuali e le loro avvocature interne, già determinante in altre controversie, e ha annunciato la propria disponibilità a intervenire nel procedimento di appello per sostenere la difesa della legalità, della sicurezza e della dignità del lavoro portuale. In conclusione, la Filt Cgil ha ribadito che ogni attività portuale deve rispettare pienamente la normativa vigente, a tutela della concorrenza leale e soprattutto delle condizioni di lavoro. Secondo l'organizzazione, l'autoproduzione rischia di innescare una pericolosa corsa al ribasso nelle tutele, nei salari e negli standard di sicurezza, mettendo in discussione i diritti fondamentali dei lavoratori del settore.



Il sindacato attacca la decisione che consente agli armatori di svolgere con personale di bordo le operazioni di rizzaggio e derizzaggio, definendola un pericoloso precedente contro i diritti dei lavoratori portuali. Salerno - Una sentenza del Tar di Salerno ha riaperto il dibattito sull'autoproduzione nei porti, accogliendo il ricorso della società Cartour srl, che chiedeva di poter effettuare con il proprio personale di bordo le operazioni di rizzaggio e derizzaggio sui traghetti, tradizionalmente svolte dai lavoratori portuali. La decisione ha suscitato una dura reazione della Filt Cgil, che ha espresso forte preoccupazione per un orientamento giudiziario ritenuto in contrasto con la normativa vigente e con numerose pronunce precedenti dei Tar di Salerno e Napoli, le quali avevano sempre escluso l'autoproduzione in assenza delle condizioni previste dalla legge 84/94. Il sindacato ha ricordato anche che il recente Decreto Legislativo 199/2023 (cosiddetto Decreto Gariglio) ha ulteriormente ristretto le possibilità di ricorrere all'autoproduzione, limitandola ai casi in cui non sia possibile affidare i servizi a imprese portuali o fornitori di manodopera temporanea. La Filt Cgil ha dichiarato di confidare nell'impugnazione della sentenza da parte dell'Autorità di Sistema Portuale competente, a tutela della legalità, della trasparenza amministrativa e della correttezza gestionale del sistema portuale, che rischia di essere minato da fenomeni di concorrenza sleale e dumping sociale. Il sindacato ha inoltre sottolineato l'importanza della collaborazione tra le autorità portuali e le loro avvocature interne, già determinante in altre controversie, e ha annunciato la propria disponibilità a intervenire nel procedimento di appello per sostenere la difesa della legalità, della sicurezza e della dignità del lavoro portuale. In conclusione, la Filt Cgil ha ribadito che ogni attività portuale deve rispettare pienamente la normativa vigente, a tutela della concorrenza leale e soprattutto delle

## Il Nautilus

Bari

### I porti dell'Adriatico Meridionale protagonisti a Genova nell'ambito della Genoa Shipping Week

Nell'ambito del XII Forum "Shipping and Intermodal Transport"- Porti e Logistica, esplorare le nuove frontiere- Le Voci della Blue Economy e le sfide del settore"- infatti, al nostro commissario straordinario, Francesco Mastro, è stata dedicata una lunga e significativa intervista che ha spaziato sulle dinamiche politiche e geopolitiche che stanno attualmente interessando le Autorità di Sistema del Paese, analizzando le principali sfide legate alla governance di realtà complesse e in continua evoluzione, e tracciando le prospettive di sviluppo per i prossimi anni. Nell'intervista, Mastro ha dedicato ampio spazio ai sei porti del nostro Sistema: porto di Bari, porto di Brindisi, porto di Monopoli, porto di Barletta , porto di Manfredonia e porto di Termoli; scali che l'Ente, attraverso un articolato e ambizioso programma di potenziamento delle infrastrutture, portuali e tecnologiche, ha trasformato in hub nevralgici e strategici nel Bacino del Mediterraneo. "Ciascun porto- ha detto Mastro- pur conservando la propria identità, può contare sulla spinta propulsiva e sulla visione del Sistema. Nell'immediato futuro,- ha detto-, i cantieri già avviati avranno la forza di accrescere ulteriormente la competitività e l'appeal degli scali". Nel pomeriggio, il nostro Commissario straordinario ha, inoltre, partecipato al "Port&ShippingTech International Conference. Unire i porti, costruire il futuro", evento di rilievo internazionale organizzato da Clickutility, dedicato alla #logistica, allo #shipping e più in generale allo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'iniziativa è stata dedicata a professionisti del settore che si sono confrontati sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia, orientate a favorire lo sviluppo del sistema logistico e marittimo. "I porti del Mare Adriatico Meridionale si confermano realtà centrali nel panorama nazionale e mediterraneo: infrastrutture strategiche al servizio della crescita economica, della connettività e dello sviluppo sostenibile- ha commentato Mastro a margine dell'evento. In questo scenario, la Blue Economy rappresenta una leva fondamentale; un modello virtuoso che integra innovazione, tutela ambientale e crescita occupazionale, ponendo i porti al centro di un'economia moderna, resiliente e competitiva".



10/16/2025 18:20

Nell'ambito del XII Forum "Shipping and Intermodal Transport"- Porti e Logistica, esplorare le nuove frontiere- Le Voci della Blue Economy e le sfide del settore"- infatti, al nostro commissario straordinario, Francesco Mastro, è stata dedicata una lunga e significativa intervista che ha spaziato sulle dinamiche politiche e geopolitiche che stanno attualmente interessando le Autorità di Sistema del Paese, analizzando le principali sfide legate alla governance di realtà complesse e in continua evoluzione, e tracciando le prospettive di sviluppo per i prossimi anni. Nell'intervista, Mastro ha dedicato ampio spazio ai sei porti del nostro Sistema: porto di Bari, porto di Brindisi, porto di Monopoli, porto di Barletta , porto di Manfredonia e porto di Termoli; scali che l'Ente, attraverso un articolato e ambizioso programma di potenziamento delle infrastrutture, portuali e tecnologiche, ha trasformato in hub nevralgici e strategici nel Bacino del Mediterraneo. "Ciascun porto- ha detto Mastro- pur conservando la propria identità, può contare sulla spinta propulsiva e sulla visione del Sistema. Nell'immediato futuro,- ha detto-, i cantieri già avviati avranno la forza di accrescere ulteriormente la competitività e l'appeal degli scali". Nel pomeriggio, il nostro Commissario straordinario ha, inoltre, partecipato al "Port&ShippingTech International Conference. Unire i porti, costruire il futuro", evento di rilievo internazionale organizzato da Clickutility, dedicato alla #logistica, allo #shipping e più in generale allo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'iniziativa è stata dedicata a professionisti del settore che si sono confrontati sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia, orientate a favorire lo sviluppo del sistema logistico e marittimo. "I porti del Mare Adriatico Meridionale si confermano realtà centrali nel panorama nazionale e mediterraneo: infrastrutture strategiche al servizio della crescita economica, della connettività e dello sviluppo sostenibile- ha commentato Mastro a

## Comunicato stampa- incontro con Commissario dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna

(AGENPARL) - Thu 16 October 2025 Ministero dell'Interno PREFETTURA DI ORISTANO COMUNICATO STAMPA DOMENICO BAGALÀ, COMMISSARIO DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL PREFETTO INCONTRA L'ING. MARE DI SARDEGNA PUNTO SITUAZIONE SULLE PROGETTUALITÀ SVILUPPO E L'AMMODERNAMENTO DEL PORTO INDUSTRIALE DI ORISTANO "La

promozione del territorio di questa provincia deve essere sempre una priorità; perciò è fondamentale puntare sul porto come motore di sviluppo capace di attrarre traffici commerciali, turismo e nuove realtà imprenditoriali." Il Prefetto Salvatore Angieri ha incontrato l'ing. Domenico Bagalà, Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna che ha illustrato i progressi nei progetti per la crescita, la sicurezza e l'ammodernamento del Porto di Oristano-Santa Giusta. Attualmente è in corso la ristrutturazione dell'ex caserma dei Vigili del Fuoco per la creazione di un centro polifunzionale con un ala adibita all'accoglienza dei croceristi in linea con gli standard più avanzati per cui sono stati stanziati 5 milioni di euro. In tale contesto, grande attenzione è stata riservata agli aspetti della sicurezza: infatti stati stanziati circa l'installazione di un sistema di videosorveglianza necessario a garantire il rafforzamento dei controlli sull'intera area portuale che, sulla base delle previsioni, sarà completato nel mese di giugno 2026. Ufficio Stampa web: <http://www.prefettura.it> Ministero dell'Interno PREFETTURA DI ORISTANO Il Commissario Bagalà ha anche rappresentato che sono in corso di valutazione diverse richieste di attracco al porto di Oristano dalla compagnie di crociera. Su richiesta del Prefetto ha assicurato che, per favorire il traffico di crociere, valuterà la possibilità di installazione del " cold ironing". Ha inoltre evidenziato come la recente individuazione del porto di Oristano - Santa Giusta quale sede di interventi di infrastrutturazione energetica ne favorirà l'ulteriore sviluppo e contemporaneamente assicurerà un ausilio essenziale per la crescita economica del territorio regionale. Infine, l'incontro rappresentato l'occasione condividere l'attivazione di un gruppo di lavoro che provvederà alla redazione di un protocollo di intesa tra Autorità di Sistema Portuale e Prefettura con l'obiettivo di contrastare i tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata negli affidamenti di lavori, servizi e forniture, concessioni ed autorizzazioni demaniali. Oristano, 16 ottobre 2025 IL CAPO DI GABINETTO (Atzori) Ufficio Stampa web: <http://www.prefettura.it> Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



## Palermo, le sirene delle navi e i portuali rendono omaggio a Paolo - VIDEO

**PALERMO** - Il suono delle sirene delle navi ormeggiate al **porto** di **Palermo** ha omaggiato Paolo Taormina nel giorno del funerale del giovane 21enne ucciso sabato sera in via Spinuzza dal reo confesso Gaetano Maranzano. I portuali e si sono fermati nel giorno in cui il sindaco Lagalla ha proclamato il lutto cittadino in memoria della giovane vittima della movida violenta nel capoluogo. Un lungo applauso dei lavoratori portuali ha accompagnato il momento di preghiera e di ricordo per la vittima mentre alla Cattedrale di **Palermo** si svolgeva il funerale. Leggi qui tutte le notizie di **Palermo**.



## Paolo Taormina, le sirene delle navi al porto di Palermo suonano per il ragazzo ucciso

Un triplice suono delle navi ormeggiate al porto di Palermo ha reso omaggio stamane al 21enne ucciso nel capoluogo siciliano. Un triplice fischio delle navi ormeggiate al porto di Palermo ha reso omaggio stamane a . La comunità portuale e i sindacati di categoria Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, si stringono attorno ai familiari del giovane con il tradizionale segno marittimo di cordoglio e partecipazione. "E' il nostro modo di esprimere la nostra vicinanza alla famiglia, agli amici - fanno sapere Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti Palermo - la violenza cittadina è una emergenza che dobbiamo contrastare tutti insieme e anche i lavoratori portuali vogliono fare la loro parte. Aderiamo così con profondo cordoglio al lutto cittadino, condanniamo ogni forma di violenza che colpisce la nostra comunità e partecipiamo al momento di raccoglimento nel rispetto della memoria di un giovane la cui vita è stata spezzata ingiustamente".



## "Dazi, sanzioni e porti sotto tiro? Lo scontro Usa-Cina è un'arma politica: nessun vincitore, a pagare sono gli altri paesi"

Dallo stop alla soia ai dazi sui cargo: la guerra commerciale USA-Cina si intensifica. Dall'esperto Valentino Durante (Studio Legale Casa & Associati) l'analisi di uno scontro che nessuno può permettersi di perdere USA e Cina usano l'economia come arma politica, ma i danni li subiscono gli altri. Un accordo tra le due superpotenze non è impossibile. Le tensioni tra Stati Uniti e Cina tornano a infiammarsi: dazi reciproci, minacce commerciali e nuove sanzioni colpiscono trasporti, energia e materie prime. Il Venezuela entra nello scacchiere, mentre il Vietnam corre veloce, insieme a Indonesia e Malesia, attirando capitali e influenza. L'Europa, invece, resta spettatrice divisa e lenta, incapace di reagire a un mondo che si ridisegna a Est. Capire dove si muove l'equilibrio globale, e come evolveranno queste tensioni, è oggi cruciale. Affaritaliani ne ha parlato con Valentino Durante, partner dello Studio Legale Casa & Associati, esperto di Diritto Internazionale e Societario, presente in Vietnam alla 38ª Conferenza di LAWASIA. La tensione tra Usa-Cina è davvero in aumento? Cosa è successo negli ultimi giorni? La tensione, in realtà, non si è mai allentata e nelle ultime 24 ore ha raggiunto un altro picco di "visibilità".

Applicare ai trasporti marittimi (battenti bandiera cinese o statunitense) una tassazione speciale (o "special port fees") significa certamente registrare come il confronto sia sempre più "duro". Ma bisogna anche saper guardare dentro a questo modo, molto particolare, di "dialogare" tra superpotenze. Applicare, infatti, come hanno intenzione di fare gli Stati Uniti, tasse portuali sui cargo cinesi significa toccare quasi il 50% del trasporto marittimo (solidamente in mano ai loro concorrenti asiatici), mentre applicare lo stesso tipo di misura sui cargo statunitensi diretti verso la Cina significa colpire meno dell'1% di tutti i carrier marittimi verso quella destinazione: cioè, sostanzialmente una briciola in mezzo al mare. Vero è che la Cina tenderà di applicare questa misura anche a navi collegate agli USA - come quelle con almeno il 25% di proprietà/controllo statunitense - ma il tratto più caratteristico di questa "ritorsione" è il suo messaggio: "la Cina risponde e risponderà ad ogni nuova restrizione nei suoi confronti". D'altra parte, applicare sanzioni molto alte ai vettori cinesi significa anche aumentare il prezzo di quelle stesse merci sul mercato statunitense e non tutti gli acquirenti interni potrebbero festeggiare questo risultato. Quindi, se per i produttori o i trader mondiali questo "linguaggio" tra i due giganti dell'economia si potrà tradurre in un rincaro dei noli e una conseguente restrizione sul margine delle proprie attività, per i contendenti stessi il tema principale è un altro: come porre fine a tutto questo? Ed è proprio quello che sottotraccia sembra che si stia negoziando in questo momento e che presto potrebbe sfociare in uno "storico" accordo tra le due superpotenze. Vedremo. Stop cinese alla soia USA e minaccia USA sull'olio da cucina: quanto è credibile un embargo? Sul piano pratico,



Dallo stop alla soia ai dazi sui cargo: la guerra commerciale USA-Cina si intensifica. Dall'esperto Valentino Durante (Studio Legale Casa & Associati) l'analisi di uno scontro che nessuno può permettersi di perdere USA e Cina usano l'economia come arma politica, ma i danni li subiscono gli altri. Un accordo tra le due superpotenze non è impossibile. Le tensioni tra Stati Uniti e Cina tornano a infiammarsi: dazi reciproci, minacce commerciali e nuove sanzioni colpiscono trasporti, energia e materie prime. Il Venezuela entra nello scacchiere, mentre il Vietnam corre veloce, insieme a Indonesia e Malesia, attirando capitali e influenza. L'Europa, invece, resta spettatrice divisa e lenta, incapace di reagire a un mondo che si ridisegna a Est. Capire dove si muove l'equilibrio globale, e come evolveranno queste tensioni, è oggi cruciale. Affaritaliani ne ha parlato con Valentino Durante, partner dello Studio Legale Casa & Associati, esperto di Diritto Internazionale e Societario, presente in Vietnam alla 38ª Conferenza di LAWASIA. La tensione tra Usa-Cina è davvero in aumento? Cosa è successo negli ultimi giorni? La tensione, in realtà, non si è mai allentata e nelle ultime 24 ore ha raggiunto un altro picco di "visibilità". Applicare ai trasporti marittimi (battenti bandiera cinese o statunitense) una tassazione speciale (o "special port fees") significa certamente registrare come il confronto sia sempre più "duro". Ma bisogna anche saper guardare dentro a questo modo, molto particolare, di "dialogare" tra superpotenze. Applicare, infatti, come hanno intenzione di fare gli Stati Uniti, tasse portuali sui cargo cinesi significa toccare quasi il 50% del trasporto marittimo (solidamente in mano ai loro concorrenti asiatici), mentre applicare lo stesso tipo di misura sui cargo statunitensi diretti verso la Cina significa colpire meno dell'1% di tutti i carrier marittimi verso quella destinazione: cioè, sostanzialmente una briciola in mezzo al mare. Vero è che la Cina tenderà di applicare questa misura anche a navi collegate agli USA - come quelle con almeno il 25% di proprietà/controllo statunitense - ma il tratto più caratteristico di questa "ritorsione" è il suo messaggio: "la Cina risponde e risponderà ad ogni nuova restrizione nei suoi confronti". D'altra parte, applicare sanzioni molto alte ai vettori cinesi significa anche aumentare il prezzo di quelle stesse merci sul mercato statunitense e non tutti gli acquirenti interni potrebbero festeggiare questo risultato. Quindi, se per i produttori o i trader mondiali questo "linguaggio" tra i due giganti dell'economia si potrà tradurre in un rincaro dei noli e una conseguente restrizione sul margine delle proprie attività, per i contendenti stessi il tema principale è un altro: come porre fine a tutto questo? Ed è proprio quello che sottotraccia sembra che si stia negoziando in questo momento e che presto potrebbe sfociare in uno "storico" accordo tra le due superpotenze. Vedremo. Stop cinese alla soia USA e minaccia USA sull'olio da cucina: quanto è credibile un embargo? Sul piano pratico,

## Affari Italiani

### Focus

---

L'"embargo" sull'olio da cucina cinese avrebbe un impatto molto limitato: il flusso verso gli USA è già crollato nel corso di quest'anno e in fin dei conti riguarda segmenti di nicchia (come quello, ad esempio, degli oli esausti per biocarburanti). Diversamente, la prosecuzione del blocco delle importazioni di soia statunitense da parte dei cinesi potrebbe tradursi in un effetto molto più rilevante e "doloroso" per i venditori. Ma altrettanto "pericoloso" per gli acquirenti e per gli impieghi massivi di soia in Cina, soprattutto nel settore zootecnico. Chi ci guadagnerà allora? Probabilmente nessuno. Ed è proprio questo che il gioco di alzare la "voce" attraverso i nuovi percorsi tariffari nasconde. Le nostre economie sono interconnesse e questo è un bene perché mitiga l'insorgenza di conflitti. Sostituire la Cina su beni diffusi senza far esplodere i prezzi USA è realistico? Solo in parte e non nel breve. Dove la dipendenza è alta, lo "switchover" implica costi: dual-sourcing in ASEAN/India, scorte più alte, tempi di qualifica. In alcuni settori (come quello della chimica fine o della componentistica) l'offerta extra-Cina non è ancora sufficiente: il rischio, dunque, è quello di avere forti pressioni sui prezzi a valle, come avverte da tempo anche l'FMI quando riflette sugli scenari di "tariff escalation". Cina in deflazione (CPI negativo): rallentamento strutturale o strategia per l'export? I dati di settembre mostrano CPI -0,3% a/a e PPI -2,3%: deflazione "persistente" trainata da domanda interna debole e sovracapacità in alcuni settori. Non è solo tattica competitiva: è un mix di fattori strutturali (immobiliare, deleveraging, price wars) compensato da un core CPI al +1% che segnala tenuta in alcune voci. Ancor e ancora: turbolenza e incertezza: per chi esporta in Cina: attenzione a price-sensitivity e a cicli promozionali più aggressivi. Il Tesoro americano accusa la Cina di voler "affondare l'economia mondiale". Ma chi sta davvero usando l'arma economica come strumento politico in questa partita? Entrambe le parti impiegano leve economiche (le tariffe, i controlli sull'export, le special port fees) come strumenti negoziali. Un "negoziato" che potrebbe rivelarsi molto oneroso soprattutto per i non contendenti. Sotto questo profilo aumentare il "dosaggio" di clausole di prevenzione rischi nella contrattualistica internazionale (come le clausole MAC, quelle di force majeure o di hardship) potrebbe rivelarsi un fattore talvolta decisivo nell'evitare i contraccolpi peggiori. Con l'FMI che alza le stime globali, chi rischia di più se lo scontro continua? L'FMI vede una crescita globale del 2025 attestarsi intorno al 3,2%, ma avverte: un'ulteriore escalation può tagliare oltre 1 punto di PIL mondiale nei prossimi due anni. Nel testa-a-testa, entrambe le economie delle superpotenze reggerebbero nel breve termine (USA ~2%, Cina ~4,8%), mentre le catene globali della fornitura e gli emergenti integrati nel trade manifatturiero risentirebbero in modo significativo del protrarsi di una situazione di "conflitto" commerciale. Un pericolo concreto e mitigabile solo se le PMI sapranno spingersi in modo più deciso all'interno del territorio dell'internazionalizzazione diretta. Che cosa fare, in concreto (e quale impatto per le aziende)? Continuo a pensare che le soluzioni più autentiche siano quelle di lungo periodo e quelle capaci di modificare il paradigma dominante. Nella contrattualistica internazionale, ad esempio, includere regole di "cooperation" nell'esecuzione del contratto non è più solo un "buon suggerimento", ma molto

## Affari Italiani

### Focus

---

spesso una vera e propria "chance de survie" per ogni tipo di impresa. Senza dimenticare che bisogna accettare l'idea di regolamentare - tramite contratti - i propri rapporti internazionali e non limitarsi ad affidarsi alla legge di "casa". E, al contempo, preparare il terreno a strategie di internazionalizzazione di grado superiore rispetto alla classica distribuzione dei propri beni tramite agenti od operatori locali: in altre parole, accorciare la catena del valore. Altri strumenti: Rerouting & dual-sourcing : attivare fornitori e hub alternativi (come il Vietnam o altri Paesi emergenti del Sud-est asiatico) per ridurre il rischio legato a tratte e **porti** soggetti a oneri sempre più incidenti. Dogane & compliance : granularità HS code, regole di origine e "ownership tests" (soglia 25%) nella catena di trasporto; audit su chartering e operatività flotta. Finanza e coperture : acquistare hedge su noli/spread logistici; adottare delle "inventory strategy" per arrivare a gestire i picchi stagionali. Scenario planning : simulare gli effetti di tariffe al 100% su specifiche categorie di prodotti od operatori e predisporre listini flessibili o "price sensitive". Naturalmente, non esiste una sola misura capace di proteggerci da tutto, dovendo invece affidarci, più ragionevolmente, a un mix di interventi che ci aiutino in modi diversi. Benché la prima difesa, forse, sia propria quella di non rinunciare mai a difendere il commercio globale come un baluardo contro le "turbolenze" o i "linguaggi" tariffari troppo pericolosi. LEGGI ANCHE: Dazi, la guerra commerciale tra Usa e Cina cambia rotta: scattano le tasse portuali di Pechino sulle navi americane.

**(ARC) Porti: Scoccimarro, decisivo puntare su tecnologie green e formazione**

(AGENPARL) - Thu 16 October 2025 Trieste, 16 ott - "Questo prestigioso incontro tocca due snodi fondamentali per il futuro dei nostri territori: da un lato, la promozione delle tecnologie abilitanti la transizione energetica, dall'altro l'allineamento dei programmi formativi per le nuove professionalità verdi di cui il sistema portuale, logistico e industriale ha sempre più bisogno".

Lo ha affermato oggi a Trieste l'assessore alla Difesa dell'ambiente Fabio Scoccimarro in apertura del workshop "Green and smart ports. Shaping the future of green transition and skills development in the Adriatic Ionian Region", organizzato dall'Iniziativa Centro Europea (Cei) in collaborazione con la Regione Friuli Venezia Giulia. "La transizione ecologica non si limita infatti a un cambio di tecnologie: richiede una trasformazione culturale, organizzativa e formativa - ha precisato Scoccimarro -. Necessita di nuove competenze, nuovi modelli di governance e un dialogo costante tra istituzioni, imprese, enti di ricerca e comunità. In questo contesto, l'investimento nel capitale umano è tanto importante quanto quello nelle infrastrutture e nelle tecnologie".

"Come Regione - ha aggiunto l'assessore - siamo impegnati a sostenere

questo percorso con politiche concrete e coerenti: dallo sviluppo delle energie rinnovabili all'efficientamento energetico, dalla promozione delle comunità energetiche rinnovabili alla mobilità sostenibile. Riteniamo fondamentale che la transizione verde sia non solo un obiettivo ambientale, ma anche una leva di competitività economica e di coesione sociale". Nel portare i saluti del governatore Fedriga, impegnato in una missione negli Stati Uniti, Scoccimarro ha sottolineato che in un contesto globale caratterizzato da forte volatilità geo-economica, è indispensabile costruire un equilibrio tra le misure di decarbonizzazione e la capacità dei nostri porti e delle nostre imprese di restare competitivi sui mercati. "Gli scali portuali - ha detto - rappresentano non soltanto infrastrutture strategiche per la movimentazione delle merci, ma anche hub energetici e piattaforme di innovazione. E il futuro dei porti sarà sempre più legato alla loro capacità di essere sostenibili, digitali, resilienti e interconnessi". "Perché eventi come quello di oggi non sono semplici momenti di confronto, ma vere e proprie tappe di costruzione di una strategia comune, che unisce i territori e rafforza la dimensione macroregionale dell'Adriatico e dello Ionio. In questa prospettiva - ha puntualizzato l'esponente della Giunta Fedriga - la Regione continuerà a fare la sua parte, sostenendo progetti di cooperazione, facilitando l'incontro tra pubblico e privato e promuovendo politiche che coniughino tutela ambientale, sviluppo economico e innovazione tecnologica". Nel corso dei lavori è stato ricordato che questo workshop si inserisce in un percorso già avviato e ben strutturato, che ha visto nel seminario internazionale dello scorso



## Agenparl

### Focus

---

novembre una prima tappa significativa, gettando le basi per un dialogo costruttivo tra istituzioni, operatori portuali, mondo accademico ed esperti di settore; l'obiettivo ? quello di definire strategie condivise per la decarbonizzazione dei **porti** della Northern Adriatic Ports Association (Napa) e, pi? in generale, dell'intera area Adriatico-Ionica. "Da allora, l'iniziativa si ? ampliata, coinvolgendo ulteriori cluster portuali e istituzioni formative nell'ambito della Strategia Eusair, con l'ambizione - ha aggiunto l'esponente della Giunta Fedriga - di costruire una vera e propria rete di cooperazione multilivello su trasporti ed energia". "Oggi questo percorso trova una nuova e importante tappa proprio qui, in Friuli Venezia Giulia: un territorio - ha concluso Scoccimarro - che per la sua posizione strategica al centro dell'Europa e per la vocazione portuale ? chiamato a svolgere un ruolo da protagonista nei processi di innovazione e di transizione verde". ARC/RT/al 161214 OTT 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

## Rotta artica, Pessina "è uno slogan, non è una minaccia"

"Niente scali intermedi, molte merci danneggiate da temperature" Ex Ilva: sciopero in tutti i siti, corteo a Taranto "La rotta artica è una rotta in cui non crediamo. Non è un'alternativa credibile e non una minaccia per il Mediterraneo". Il presidente di Federagenti, la federazione degli agenti marittimi, Paolo Pessina, è netto. In teoria ridurre i tempi di percorrenza dai **porti** cinesi all'Europa dai 40 giorni attuali a 18 potrebbe rappresentare una vera rivoluzione nel mondo dei trasporti marittimi, ma ci sono due fattori da prendere in considerazione dal punto di vista del business per valutare la rotta, propagandata oggi soprattutto dai fronti cinese e russo, oltre a quello ambientale visto che si tratta di un ecosistema delicato. "Oltre alla stagionalità (i transiti attualmente sono consentiti solo da luglio a ottobre) questa rotta prevede un viaggio da punto a punto, dal porto di partenza a quello di arrivo, senza una serie di scali, come avviene oggi sulla rotta Far East-Mediterraneo, che permettono di ottimizzare il viaggio. A oggi non risulta esistano **porti** fra i ghiacci. Inoltre, un'altra cosa di cui non ho mai sentito ancora parlare è che il transito in mari con temperature così basse sarebbe impossibile per molte tipologie di merce che verrebbero danneggiate da quelle temperature". E infine c'è un problema di flotte: "Perché le navi attuali non sono fatte per navigare in quell'ambiente".



## Fedespedi, export italiano cresce +1,9% nei primi sei mesi 2025

Traffico container sale a Livorno e Gioia, giù Genova e Trieste Med Dialogues a Napoli, il prefetto: "La città si proietta nel Mediterraneo" Le esportazioni dell'Italia nel primo semestre dell'anno sono aumentate dell'1,9%. Ma se il Pli mondiale stimato per il 2025 è del +3%, per l'Italia si ferma a +0,5% e nel secondo trimestre del 2025 ha evidenziato una flessione dello 0,1% sul trimestre precedente. In compenso la bilancia commerciale italiana mantiene un saldo attivo di 24 miliardi di euro. Sono alcuni dei dati contenuti nel "Fedespedi economic outlook", l'analisi sull'andamento del trasporto merci internazionale realizzata dalla Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali. "Il primo semestre dell'anno segna una ripresa del commercio estero italiano - sottolinea il presidente di Fedespedi, Alessandro Pitto - con export e import in crescita. Interessante l'effetto anticipazione dei dazi Usa che ha spinto l'export verso il Nord America all'8,5%". "Le tensioni geopolitiche dalle guerre in corso alla politica dei dazi Usa continuano a dominare l'economia globale - aggiunge Pitto -. Positiva invece la tregua in Medio Oriente, che favorisce la stabilizzazione della regione e migliora la sicurezza del Mar Rosso, con un possibile ritorno del traffico marittimo su Suez anche se è probabile che la rotta del Capo di Buona Speranza non venga abbandonata: si è aperto un nuovo mercato, quello della costa occidentale dell'Africa". Per quanto riguarda il traffico container dei **porti** italiani, nei primi sei mesi dell'anno sono cresciuti i **porti** di Livorno (+11,8%) e Gioia Tauro (+10,50%), mentre Genova e Trieste sono in calo rispettivamente dell'1,3% e dell'1,7%.



## Pessina (Federagenti): «La rotta artica delle navi è uno slogan, non una minaccia per il Mediterraneo»

Rotta artica? Non è un'alternativa credibile e non è una minaccia per il Mediterraneo. Lo ha detto Paolo Pessina, presidente di Federagenti, al Forum dello shipping nell'ambito della Genoa Shipping Week in corso a Genova. In linea teorica ridurre i tempi di percorrenza dai porti cinesi all'Europa, dai 40 giorni attuali a 18 potrebbe innescare una vera e propria rivoluzione epocale nel mondo dei trasporti marittimi ma, secondo Pessina, «Esistono due fattori che la propaganda, in gran parte cinese e russa, non prende in considerazione. Oltre alla stagionalità (attualmente la rotta artica consente transiti solo da luglio a ottobre) questa rotta prevede un viaggio punto a punto, ovvero dal **porto** di partenza a quello di arrivo, mentre oggi le navi sulla rotta Far East-Mediterraneo sono caratterizzate da scali in più porti con ottimizzazione dei carichi, distribuzione degli stessi ed economicità della gestione delle navi e delle linee. E a oggi non risulta esistano porti fra i ghiacci. Inoltre il transito in mari con temperature così basse sarebbe impossibile per molte tipologie di merci che proprio dalle temperature verrebbero danneggiate e deteriorate. Il presidente di Federagenti ha quindi escluso che la concorrenza si possa giocare attraverso un utilizzo della rotta a nord. Ma concorrenza - ha detto - ci sarà e sarà durissima specie quando Suez tornerà a operare a pieno regime e l'overcapacity e l'eccessivo numero di navi rispetto alla domanda spingerà al ribasso i noli, incidendo sui bilanci dei grandi carrier.



## Genoa Shipping Week: Pessina (Federagenti), rotta artica delle navi è slogan e non minaccia per Mediterraneo

(FERPRESS) Roma, 16 OTT Rotta artica? Non è un'alternativa credibile e non una minaccia per il Mediterraneo. Intervendendo al Forum dello **shipping** nell'ambito della Genoa **Shipping** Week in corso a Genova, Paolo Pessina (Presidente di Federagenti) ha letteralmente stroncato quella che negli ultimi mesi, certo in concomitanza con le crisi geopolitiche che hanno interessato e interessano il Mar Mediterraneo, è diventata uno dei grandi oggetti di dibattito e spesso di propaganda mirata nel mondo dei trasporti marittimi. In linea teorica ridurre i tempi di percorrenza dai porti cinesi all'Europa, dai 40 giorni attuali a 18 (recentemente una nave cinese ha raggiunto il porto inglese di Felixstowe in 20 giorni subendo fra i ghiacci un ritardo di soli due giorni), potrebbe innescare una vera e propria rivoluzione epocale nel mondo dei trasporti marittimi, ma come sottolineato da Pessina esistono due fattori che la propaganda, in gran parte cinese e russa, non prende in considerazione. Oltre alla stagionalità (attualmente la rotta artica consente transiti solo da luglio a ottobre) questa rotta prevede un viaggio punto a punto, ovvero dal porto di partenza a quello di arrivo, mentre oggi le navi sulla rotta Far East-Mediterraneo sono caratterizzate da scali in più porti con ottimizzazione dei carichi, distribuzione degli stessi ed economicità della gestione delle navi e delle linee. E a oggi ha affermato non risulta esistano porti fra i ghiacci. Inoltre (ed è questo il secondo fattore che molti fingono di ignorare) il transito in mari con temperature così basse sarebbe impossibile per molte tipologie di merci che proprio dalle temperature verrebbero danneggiate e deteriorate. Il Presidente di Federagenti ha quindi escluso che la concorrenza si possa giocare attraverso un utilizzo della rotta a nord. Ma concorrenza ha detto ci sarà e sarà durissima specie quando Suez tornerà a operare a pieno regime e l'overcapacity e l'eccessivo numero di navi rispetto alla domanda spingerà al ribasso i noli, incidendo sui bilanci dei grandi carrier e impedendo ha sottolineato anche ai lupi solitari di approfittare di mancata trasparenza anche nei porti, per conquistare traffici e ruoli.



## Genoa Shipping Week: Salis, transizione ecologica imprescindibile sfida. Cruciale cold ironing

(FERPRESS) Genova, 16 OTT «Sarebbe un grande errore pensare alla Blue Economy solo come un settore produttivo, per Genova è una visione, la più grande occasione che abbiamo per continuare a crescere». Lo ha detto la sindaca di Genova, Silvia Salis, intervenendo stamattina al XII Forum **Shipping** and Intermodal Transport organizzato dal Secolo XIX e Blue Media all'interno della Genoa **Shipping** Week. «Siamo in un momento di grande transizione, pensiamo alle possibilità che ci darà la nuova diga, oltre al nodo ferroviario per far uscire una grande quantità di merci verso il Nord Italia e il Nord Europa ha ricordato la sindaca E, poi, ci sono le opportunità della Zona Logistica Semplificata, oltre alla partita della sburocratizzazione, un altro elemento che un'amministrazione proiettata nel futuro deve vedere come centrale nei propri investimenti, per rendere la città più appetibile. È una delle sfide che possiamo vincere anche grazie all'intelligenza artificiale e con le capacità che la digitalizzazione offre alla città e al suo porto». Nel suo intervento, la sindaca ha anche puntato l'attenzione sulle sfide che attendono il porto nei prossimi anni: «Quando parliamo di futuro, non possiamo prescindere dalla transizione ecologica, un porto così vicino alla città non può non considerare la possibilità della transizione. A marzo avremo novità per la transizione verso il cold ironing' e riconosco gli sforzi che stanno facendo gli armatori per poter adattare le loro navi a questa nuova tecnologia. È una sfida che dobbiamo vincere tutti insieme e sarà cruciale per consentire al porto di essere sempre più sostenibile e di costruire un rapporto sano con la città. Infine, ci sono le opportunità del nuovo piano regolatore portuale, sono certa che troveremo un ottimo equilibrio tra la vita del porto e quella della città». «Come sindaca e come amministrazione ha concluso Salis siamo completamente allineati in vista delle prove che attendono il nostro porto: saranno anni di grandi sfide e sono certa che le vinceremo».



## Informare

### Focus

## Salvini, la riforma portuale mira a configurare una rete portuale nazionale capace di superare le frammentazioni

Previsto il rilancio di una visione integrata della pianificazione e programmazione di tutti gli investimenti portuali. L'obiettivo della riforma delle norme in materia portuale allo studio del governo ha l'obiettivo, fermo restando il forte radicamento delle Autorità di Sistema Portuale sul territorio che non è in discussione, di configurare una rete portuale nazionale capace di superare le frammentazioni interne. Lo ha detto oggi il vice primo ministro e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, intervenendo al Senato in risposta ad un'interrogazione sugli obiettivi della prossima riforma del sistema portuale illustrata dal senatore Etelwardo Sigismondi di Fratelli d'Italia. Inoltre, ha proseguito Salvini, «serve semplificare le procedure burocratiche a partire da quelle per l'adozione dei piani regolatori che spesso costituiscono un ostacolo alla realizzazione di interventi come i dragaggi, essenziali per promuovere l'accessibilità stessa dei porti. In terzo luogo dobbiamo rilanciare una visione integrata della pianificazione e programmazione di tutti gli investimenti portuali, visto che stiamo investendo miliardi di euro per lo sviluppo della portualità in Italia, da Trieste a Lampedusa». In merito alla tempistica per l'approvazione della riforma, Salvini ha specificato che il testo, che è il risultato di una piena sinergia con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, è in attesa delle ultime verifiche tecniche da parte delle competenti amministrazioni. «Contestualmente - ha aggiunto il ministro - stiamo proseguendo il dialogo con le competenti strutture della Commissione Europea, sia rispetto agli obiettivi di rafforzamento della concorrenzialità del settore, già oggetto di specifiche riforme PNRR, sia rispetto alla razionalizzazione degli aspetti connessi alla tassazione portuale. Un obiettivo così ambizioso che mira riformare in profondità, dopo decenni, l'intero sistema portuale richiede scelte ponderate e condivise».



## Informazioni Marittime

### Focus

## L'export italiano cresce dell'1,9% nel primo semestre 2025. Lo studio di Fedespedit

Economic Outlook è l'osservatorio periodico sull'andamento del trasporto merci internazionale della Federazione Nazionale Imprese di Spedizioni Internazionali. Il primo semestre del 2025 ha segnato una ripresa del commercio estero italiano, registrando un aumento delle esportazioni dell'1,9% e delle importazioni del 3,9%. Questo andamento positivo si inserisce in un contesto macroeconomico mondiale in cui il PIL globale stimato per il 2025 è del +3,0%, mentre per l'Italia la crescita acquisita per l'anno è pari allo 0,5%. La bilancia commerciale italiana mantiene un saldo attivo di 24 Miliardi di euro nel primo semestre 2025. Sono questi alcuni dei dati che emergono dal 25o Economic Outlook di Fedespedit, l'osservatorio periodico sull'andamento del trasporto merci internazionale della Federazione Nazionale Imprese di Spedizioni Internazionali. "Il primo semestre 2025 segna una ripresa del commercio estero italiano, con export e import in crescita. Interessante l'effetto anticipazione causato dai dazi USA, che ha spinto l'export verso il Nord America all'8,5%. Le tensioni geopolitiche, dalle guerre in corso alla politica dei dazi dell'Amministrazione Trump, continuano a condizionare l'economia globale - sottolinea Alessandro Pitto, presidente di Fedespedit. Positiva, invece, la tregua in Medio Oriente, che favorisce la stabilizzazione della regione e migliora la sicurezza nel Mar Rosso, con un possibile ritorno del traffico marittimo su Suez, anche se la rotta del Capo di Buona Speranza è probabile non venga abbandonata: un nuovo mercato si è aperto, quello della costa occidentale dell'Africa". Il PIL italiano nel secondo trimestre del 2025 ha evidenziato una flessione dello 0,1% sul trimestre precedente. La crisi dell'industria continua anche nel 2025, con la produzione in calo nei primi tre mesi e segnali positivi solo ad aprile (+0,1%) e luglio (+0,9%). L'inflazione italiana è tornata stabilmente sui valori target previsti dalla BCE, collocandosi al di sotto del 2% a partire dalla fine del 2024. A livello globale, il commercio internazionale ha continuato ad espandersi nel primo semestre del 2025, sostenuto dalle importazioni USA e dall'export dell'Unione Europea, cresciuto del 5%. L'Unione Europea, pur su valori bassi, mostra una crescita stimata del PIL di +1,2% per il 2025. Lo studio integrale "Fedespedit Economic Outlook" riporta una raccolta dei dati più aggiornati sul contesto macroeconomico mondiale e le tendenze nello shipping internazionale, e il traffico aereo cargo. SHIPPING Il traffico container globale, dopo la decisa ripresa del 2024, ha continuato ad aumentare nel I° trimestre 2025 con una crescita del 4,1% rispetto allo stesso periodo del 2024. Nel I° semestre del 2025, il traffico globale ha superato i 95 milioni di TEU, con una crescita del 4,5%. L'area del Far East si conferma la più dinamica in export (+8,2%), mentre l'Europa ha registrato una crescita in import dell'8,2%. Nei primi sei mesi del 2025 i porti censiti del Mediterraneo (non italiani) hanno movimentato, nel complesso, 19,4 milioni di Teu con un incremento del 4,9% rispetto



Economic Outlook è l'osservatorio periodico sull'andamento del trasporto merci internazionale della Federazione Nazionale Imprese di Spedizioni Internazionali. Il primo semestre del 2025 ha segnato una ripresa del commercio estero italiano, registrando un aumento delle esportazioni dell'1,9% e delle importazioni del 3,9%. Questo andamento positivo si inserisce in un contesto macroeconomico mondiale in cui il PIL globale stimato per il 2025 è del +3,0%, mentre per l'Italia la crescita acquisita per l'anno è pari allo 0,5%. La bilancia commerciale italiana mantiene un saldo attivo di 24 Miliardi di euro nel primo semestre 2025. Sono questi alcuni dei dati che emergono dal 25o Economic Outlook di Fedespedit, l'osservatorio periodico sull'andamento del trasporto merci internazionale della Federazione Nazionale Imprese di Spedizioni Internazionali. "Il primo semestre 2025 segna una ripresa del commercio estero italiano, con export e import in crescita. Interessante l'effetto anticipazione causato dai dazi USA, che ha spinto l'export verso il Nord America all'8,5%. Le tensioni geopolitiche, dalle guerre in corso alla politica dei dazi dell'Amministrazione Trump, continuano a condizionare l'economia globale - sottolinea Alessandro Pitto, presidente di Fedespedit. Positiva, invece, la tregua in Medio Oriente, che favorisce la stabilizzazione della regione e migliora la sicurezza nel Mar Rosso, con un possibile ritorno del traffico marittimo su Suez, anche se la rotta del Capo di Buona Speranza è probabile non venga abbandonata: un nuovo mercato si è aperto, quello della costa occidentale dell'Africa". Il PIL italiano nel secondo trimestre del 2025 ha evidenziato una flessione dello 0,1% sul trimestre precedente. La crisi dell'industria continua anche nel 2025, con la produzione in calo nei primi tre mesi e segnali positivi solo ad aprile (+0,1%) e luglio (+0,9%). L'inflazione italiana è tornata stabilmente sui valori target previsti dalla BCE, collocandosi al di sotto del 2% a partire dalla fine del 2024. A livello globale, il

## Informazioni Marittime

### Focus

---

allo stesso periodo del 2024. Non sono ancora disponibili i dati aggiornati di tutti i porti italiani, ma solo dei maggiori. Nei primi sei mesi del 2025 si registrano: Crescite significative a Livorno (+11,8%) e Gioia Tauro (+10,5%). Risultati negativi per Genova (-1,3%) e Trieste (-1,7%). La flessione di Trieste è in parte dovuta alla separazione dell'alleanza 2M (Maersk, MSC). La qualità dei servizi marittimi è migliorata nel 2025, superando a metà anno i livelli del 2023. Le navi arrivate in orario sono state in media circa il 62% (rispetto al 53% del 2024), con un ritardo medio di 4,7 giorni (rispetto ai 5,3 dell'anno precedente).

**CARGO AEREO** Nei primi otto mesi del 2025, il traffico del cargo aereo in Italia ha registrato un aumento complessivo dello 0,3% rispetto allo stesso periodo del 2024. Milano Malpensa si conferma lo scalo principale, movimentando il 59,7% del traffico nazionale aereo e registrando una crescita del +2,3%. Sono in crescita anche Venezia (+1,4%) e Bergamo (+2,3%). A livello europeo, nel 1° trimestre 2025, Francoforte si conferma leader e Milano Malpensa si colloca al 9° posto, mentre Roma Fiumicino è salito al 15° posto.

**DAZI E COMMERCIO INTERNAZIONALE** L'Italia, che nel periodo gennaio-luglio 2025 si colloca al 12° posto tra i principali paesi fornitori degli USA, ha visto il suo export verso il Nord America crescere significativamente dell'8,5% nel primo semestre 2025. Questo ha portato il peso del Nord America sul totale export italiano al 12,3%, rispetto al 10,9% del 2024. A livello nazionale le aree di prodotto che hanno subito maggiormente gli effetti della nuova politica daziaria statunitense, nel periodo gennaio-giugno, sono: automotive (export italiano verso USA: -24,4%); altre industrie manifatturiere (gioielleria, strumenti musicali, ecc.; -15,8%); metallurgia (-11,1%). Si registra invece una crescita l'export dei seguenti settori: industria farmaceutica (+77,9%); altri mezzi di trasporto (navi, aerei, materiale rotabile ferroviario, ecc.; +12,4%). Un rischio specifico riguarda i prodotti alimentari: è stata avanzata l'ipotesi di applicare dazi aggiuntivi antidumping, pari al 91,74%, sulla pasta italiana esportata negli USA, che si sommerebbero alla tariffa attuale del 15%, portando il dazio totale a circa il 107%. Condividi Tag fedespedi Articoli correlati.

## Informazioni Marittime

### Focus

### Rotta artica, Pessina (Federagenti): "Non è una minaccia per il Mediterraneo"

Il numero uno della federazione ha ribadito il concetto intervenendo al Forum dello shipping nell'ambito della Genoa Shipping Week in corso a **Genova**. Per il presidente di Federagenti, Paolo Pessina, la rotta artica non è un'alternativa credibile e non una minaccia per il Mediterraneo. Lo ha affermato intervenendo al Forum dello shipping nell'ambito della Genoa Shipping Week in corso a **Genova**. Pessina ha ridimensionato quella che negli ultimi mesi, certo in concomitanza con le crisi geopolitiche che hanno interessato e interessano il Mar Mediterraneo, è diventata uno dei grandi oggetti di dibattito e spesso di propaganda mirata nel mondo dei trasporti marittimi. In linea teorica ridurre i tempi di percorrenza dai porti cinesi all'Europa, dai 40 giorni attuali a 18 (recentemente una nave cinese ha raggiunto il porto inglese di Felixstowe in 20 giorni subendo fra i ghiacci un ritardo di "soli" due giorni), potrebbe innescare una vera e propria rivoluzione epocale nel mondo dei trasporti marittimi, ma - come sottolineato da Pessina - esistono due fattori che la propaganda, in gran parte cinese e russa, non prende in considerazione. Oltre alla stagionalità (attualmente la rotta artica consente transiti solo da luglio a ottobre) questa rotta prevede un viaggio punto a punto, ovvero dal porto di partenza a quello di arrivo, mentre oggi le navi sulla rotta Far East-Mediterraneo sono caratterizzate da scali in più porti con ottimizzazione dei carichi, distribuzione degli stessi ed economicità della gestione delle navi e delle linee. "E a oggi - ha affermato - non risulta esistano porti fra i ghiacci". Inoltre (ed è questo il secondo fattore che molti fingono di ignorare) il transito in mari con temperature così basse sarebbe impossibile per molte tipologie di merci che proprio dalle temperature verrebbero danneggiate e deteriorate. Il presidente di Federagenti ha quindi escluso che la concorrenza si possa giocare attraverso un utilizzo della rotta a nord. Ma concorrenza - ha detto - ci sarà e sarà durissima specie quando Suez tornerà a operare a pieno regime e l'overcapacity e l'eccessivo numero di navi rispetto alla domanda spingerà al ribasso i noli, incidendo sui bilanci dei grandi carrier e impedendo - ha sottolineato - anche ai "lupi solitari" di approfittare di mancata trasparenza anche nei porti, per conquistare traffici e ruoli. Condividi Tag federagenti Articoli correlati.



Il numero uno della federazione ha ribadito il concetto intervenendo al Forum dello shipping nell'ambito della Genoa Shipping Week in corso a Genova. Per il presidente di Federagenti, Paolo Pessina, la rotta artica non è un'alternativa credibile e non una minaccia per il Mediterraneo. Lo ha affermato intervenendo al Forum dello shipping nell'ambito della Genoa Shipping Week in corso a Genova. Pessina ha ridimensionato quella che negli ultimi mesi, certo in concomitanza con le crisi geopolitiche che hanno interessato e interessano il Mar Mediterraneo, è diventata uno dei grandi oggetti di dibattito e spesso di propaganda mirata nel mondo dei trasporti marittimi. In linea teorica ridurre i tempi di percorrenza dai porti cinesi all'Europa, dai 40 giorni attuali a 18 (recentemente una nave cinese ha raggiunto il porto inglese di Felixstowe in 20 giorni subendo fra i ghiacci un ritardo di "soli" due giorni), potrebbe innescare una vera e propria rivoluzione epocale nel mondo dei trasporti marittimi, ma - come sottolineato da Pessina - esistono due fattori che la propaganda, in gran parte cinese e russa, non prende in considerazione. Oltre alla stagionalità (attualmente la rotta artica consente transiti solo da luglio a ottobre) questa rotta prevede un viaggio punto a punto, ovvero dal porto di partenza a quello di arrivo, mentre oggi le navi sulla rotta Far East-Mediterraneo sono caratterizzate da scali in più porti con ottimizzazione dei carichi, distribuzione degli stessi ed economicità della gestione delle navi e delle linee. "E a oggi - ha affermato - non risulta esistano porti fra i ghiacci". Inoltre (ed è questo il secondo fattore che molti fingono di ignorare) il transito in mari con temperature così basse sarebbe impossibile per molte tipologie di merci che proprio dalle temperature verrebbero danneggiate e deteriorate. Il presidente di Federagenti ha quindi escluso che la concorrenza si possa giocare attraverso un utilizzo della rotta a nord. Ma concorrenza - ha detto - ci sarà e sarà durissima specie quando Suez tornerà a

## Convegno Usclac: l'impatto dell'intelligenza artificiale sui lavoratori marittimi

**GENOVA.** Il sindacato dei lavoratori marittimi Usclac-Uncdim-Smacd mette in calendario per giovedì 16 ottobre il convegno dal titolo "L'impatto dell'intelligenza artificiale sull'evoluzione professionale dei marittimi", organizzato all'interno della "Port & Shipping Tech Conference" della "Genoa Shipping Week" in corso in questi giorni. Nel corso dell'evento - viene fatto rilevare - si farà luce sull'«applicazione dell'intelligenza artificiale nel mondo del trasporto marittimo, con particolare riguardo alle modifiche che comporta e comporterà nell'immediato futuro per i marittimi ed il loro lavoro». I relatori discuteranno delle «nuove mansioni a cui saranno chiamati comandanti ed equipaggi, le loro responsabilità, di tipo professionale e legale», spiegando anche «le emergenti necessità di formazione che consentano ai lavoratori di affrontare adeguatamente le sfide della digitalizzazione a bordo». L'appuntamento è a partire dalle 14.30 ai Magazzini del Cotone di **Genova** (sala Libeccio): sarà però visibile anche in streaming, sul sito della P&ST Conference (<https://www.pstconference.it/limpatto-dellintelligenza-artificiale-sullevoluzione-professionale-dei-marittimi/>) Ecco il programma. Dopo l'introduzione del comandante Emanuele Bergamini (presidente Usclac), intervengono (in ordine alfabetico): Giovanni Consoli (vice segretario generale di Assarmatori), Isabella Susy De Martini (senior medical officer e ex europarlamentare), Walter Lo Bocchiario (avvocato), Rafael Patron (presidente dell'Associazione Italiana Professionisti dell'Intelligenza Artificiale), Leonardo Quattrocchi (vicepresidente dell'Istituto Italiano di Navigazione), Leonardo Piliego (capo area risorse umane e relazioni industriali di Confitarma), Giampiero Soncini, numero uno di Oceanly.



## Sorpresa: l'export italiano verso gli Stati Uniti cresce dell'8,5%, ma

Container, macché stagnazione: crescono i traffici globali e nel Mediterraneo MILANO. Nella prima metà di quest'anno l'export contrassegnato dal tricolore italiano in direzione del Nord America ha fatto registrare una crescita dell'8,5%. Ma soprattutto in alcune tipologie di merce pesa l'effetto dei dazi: auto (meno 24,4%), altre industrie manifatturiere come gioielli e strumenti musicali (meno 15,8%) e metallurgia (meno 11,1%). È qui che si è sentito il contraccolpo dell'effetto Trump, ma in forme anche paradossali: per cui inizialmente ha dato una spinta anticipatrice, con tutta una serie di flussi diretti negli Stati Uniti che sono stati anticipati pur di evitare l'applicazione dei dazi per i quali l'aspettativa dell'applicazione è andata avanti per settimane e settimane. È l'identikit che emerge dall'edizione numero 25 dell' "Economic Outlook" di Fedespedit, l'osservatorio periodico sull'andamento del trasporto merci internazionale realizzato dalla federazione che raggruppa le imprese di spedizioni internazionali. Più complessivamente, la bilancia commerciale del nostro Paese risulta in saldo attivo per 24 miliardi di euro: ricomincia a crescere il commercio estero con l'export che aumenta dell'1,9% e l'import per una percentuale doppia (3,9%). Tutto questo va visto dentro un contesto macroeconomico mondiale in cui la crescita del Pil globale è stimata per il 2025 nel 3,0% (mentre per l'Italia la crescita acquisita per l'anno è pari allo 0,5%). Le tensioni geopolitiche, che si tratti delle guerre in corso o della politica dei dazi negli Usa dell'era Trump, continuano a condizionare l'economia globale: lo sottolinea Alessandro Pitto, presidente di Fedespedit. «Positiva, invece, la tregua in Medio Oriente - afferma - che favorisce la stabilizzazione della regione e migliora la sicurezza nel Mar Rosso, con un possibile ritorno del traffico marittimo su Suez. Anche se la rotta del Capo di Buona Speranza è probabile non venga abbandonata: un nuovo mercato si è aperto, quello della costa occidentale dell'Africa». Presentando la propria indagine, Fedespedit dice che il Pil italiano nel secondo trimestre 2025, quello primaverile, ha evidenziato un segno "meno": in calo dello 0,1% sul trimestre precedente. La crisi dell'industria «continua anche nel 2025: produzione in calo nei primi tre mesi e segnali positivi solo ad aprile (+0,1%) e luglio (+0,9%)» mentre l'inflazione italiana è tornata «stabilmente sui valori previsti dalla Bce, collocandosi al di sotto del 2% a partire dalla fine del 2024». Per quanto riguarda il livello globale, il commercio internazionale ha continuato ad espandersi nel primo semestre del 2025, sostenuto dalle importazioni USA e dall'export dell'Unione Europea, «cresciuto del 5%. È da aggiungere che, per quanto su valori bassi, per l'Unione Europea si stima per il 2025 «una crescita del Pil dell'1,2%». TRAFFICO MARITTIMO. Anche in questo studio previsionale mostra che, perfino in un quadro di tensioni geopolitiche come quello attuale, il traffico container globale, «dopo la decisa ripresa del 2024»,



Container, macché stagnazione: crescono i traffici globali e nel Mediterraneo MILANO. Nella prima metà di quest'anno l'export contrassegnato dal tricolore italiano in direzione del Nord America ha fatto registrare una crescita dell'8,5%. Ma soprattutto in alcune tipologie di merce pesa l'effetto dei dazi: auto (meno 24,4%), altre industrie manifatturiere come gioielli e strumenti musicali (meno 15,8%) e metallurgia (meno 11,1%). È qui che si è sentito il contraccolpo dell'effetto Trump, ma in forme anche paradossali: per cui inizialmente ha dato una spinta anticipatrice, con tutta una serie di flussi diretti negli Stati Uniti che sono stati anticipati pur di evitare l'applicazione dei dazi per i quali l'aspettativa dell'applicazione è andata avanti per settimane e settimane. È l'identikit che emerge dall'edizione numero 25 dell' "Economic Outlook" di Fedespedit, l'osservatorio periodico sull'andamento del trasporto merci internazionale realizzato dalla federazione che raggruppa le imprese di spedizioni internazionali. Più complessivamente, la bilancia commerciale del nostro Paese risulta in saldo attivo per 24 miliardi di euro: ricomincia a crescere il commercio estero con l'export che aumenta dell'1,9% e l'import per una percentuale doppia (3,9%). Tutto questo va visto dentro un contesto macroeconomico mondiale in cui la crescita del Pil globale è stimata per il 2025 nel 3,0% (mentre per l'Italia la crescita acquisita per l'anno è pari allo 0,5%). Le tensioni geopolitiche, che si tratti delle guerre in corso o della politica dei dazi negli Usa dell'era Trump, continuano a condizionare l'economia globale: lo sottolinea Alessandro Pitto, presidente di Fedespedit. «Positiva, invece, la tregua in Medio Oriente - afferma - che favorisce la stabilizzazione della regione e migliora la sicurezza nel Mar Rosso, con un possibile ritorno del traffico marittimo su Suez. Anche se la rotta del Capo di Buona Speranza è probabile non venga abbandonata: un nuovo mercato si è aperto, quello della costa occidentale dell'Africa».

## La Gazzetta Marittima

### Focus

---

ha comunque fatto registrare un aumento nei primi tre mesi di quest'anno: più 4,1% rispetto allo stesso periodo del 2024. Su scala planetaria questo medesimo arco di tempo mette a segno un incremento di quattro punti percentuali e mezzo e supera quota 95 milioni di teu. L'Estremo Oriente resta la locomotiva dell'export (più 8,2%), stessa percentuale per l'Europa in import. Anche a livello dei principali porti nel resto del Mediterraneo al di fuori del nostro Paese si è rilevato, nei primi sei mesi dell'anno in corso, un andamento che non è esattamente in linea con l'idea di chi profetizza l'era della stagnazione perpetua: i 19,4 milioni di teu complessivi equivalgono a un incremento del 4,9% rispetto all'analogo periodo dello scorso anno. Per l'Italia non sono ancora disponibili i dati aggiornati di tutti i porti, semmai solo dei maggiori. Nel periodo gennaio-giugno si registrano: crescita «significativa» tanto a Livorno (più 11,8%) che a Gioia Tauro (più 10,5%). risultati negativi per Genova (meno 1,3%) e **Trieste** (meno 1,7%): è da segnalare che la flessione di **Trieste** è in parte dovuta alla fine dell'alleanza Maersk-Msc. Il dossier indica anche un miglioramento nella qualità dei servizi marittimi nel 2025: a metà anno sono stati superati i livelli del 2023. Ad esempio, le navi arrivate in orario «sono state in media circa il 62% (rispetto al 53% del 2024), con un ritardo medio di 4,7 giorni (rispetto ai 5,3 dell'anno precedente)», dice Fedespediti. CARGO AEREO. Nei primi otto mesi di quest'anno il traffico del cargo aereo in Italia ha registrato «un aumento complessivo dello 0,3%» rispetto a dodici mesi prima. In testa alla classifica c'è Milano Malpensa: si conferma lo scalo principale «movimentando il 59,7% del traffico nazionale aereo e registrando una crescita del 2,3%». In incremento anche Venezia (più 1,4%) e Bergamo (più 2,3%). Su scala continentale Milano Malpensa si classifica al nono posto e Roma Fiumicino sale al 15° nella graduatoria che vede in testa ancora Francoforte. DAZI E COMMERCIO INTERNAZIONALE. Dall'indagine di Fedespediti emerge che adesso il peso del Nord America sul totale export italiano sale al 12,3% (mentre era al 10,9% dodici mesi prima). L'Italia nel periodo gennaio-luglio 2025 si colloca «al 12° posto tra i principali Paesi fornitori degli Usa. Dello choc negativo dei dazi sull'export italiano negli Usa relativamente a auto, gioielli e strumenti musicali o metallurgia si è già detto, vale la pena però segnalare che in alcuni settori si è avuta una crescita dell'export: industria farmaceutica (più 77,9%); altri mezzi di trasporto, cioè navi, aerei, materiale rotabile ferroviario, ecc. (più 12,4%). Adesso però l'attenzione si concentra su «un rischio specifico che riguarda i prodotti alimentari»: è stata avanzata l'ipotesi - afferma il dossier - di «applicare dazi aggiuntivi antidumping, pari al 91,74%, sulla pasta italiana esportata negli USA, che si sommerebbero alla tariffa attuale del 15%, portando il dazio totale a circa il 107%».

## «La rotta artica è solo uno slogan, non una minaccia»

Pessina: occhio semmai al contraccolpo di Suez che tornerà a pieno regime **GENOVA**. La rotta artica è l'oscuro oggetto delle paure di chi si occupa di trasporti marittimi nel Mediterraneo: ci soppianderà? Ci toglierà ogni centralità e ci metterà fuori dalle rotte che contano? Paolo Pessina, numero uno di Federagenti, usa l'arte della stroncatura per demolire una questione che negli ultimi mesi, mentre le faglie geopolitiche schiantano l'area mediterranea, è diventata uno dei grandi oggetti di dibattito. Detto in estrema sintesi: la direttrice che passa a nord della Russia e dall'Estremo Oriente raggiunge il mare del Nord passando dal circolo polare artico non è un'alternativa credibile e dunque non rappresenta una minaccia per il Mediterraneo. Pessina l'ha detto intervenendo al "Forum dello shipping" nell'ambito della "Genoa Shipping Week" in corso all'ombra della Lanterna. Beninteso, in linea teorica - questo il filo rosso dell'argomentare di Pessina - potrebbe innescare una vera e propria rivoluzione epocale nel mondo dei trasporti marittimi riuscire a ridurre i tempi di percorrenza dai porti cinesi all'Europa dai 40 giorni attuali via Suez a 18 (di recente una nave cinese ha raggiunto il porto inglese di Felixstowe in 20 giorni subendo fra i ghiacci un ritardo di "soli" due giorni). Ma il numero uno degli agenti marittimi insiste su alcuni aspetti che «la propaganda, in gran parte cinese e russa, non prende in considerazione». Il primo è elemento è la stagionalità: attualmente la rotta artica consente transiti «solo da luglio a ottobre», dice Pessina. Ma la questione-chiave è soprattutto un'altra: questa rotta prevede un viaggio punto a punto, cioè dal porto di partenza a quello di arrivo, «mentre oggi le navi sulla rotta fra Estremo Oriente e Mediterraneo sono caratterizzate da scali in più porti con ottimizzazione dei carichi, distribuzione di essi e economicità della gestione delle navi e delle linee». Poi aggiunge: «Oggi non risulta esistano porti fra i ghiacci». C'è un aspetto ulteriore che «molti fingono di ignorare»: il transito in mari con temperature così basse sarebbe «impossibile per molte tipologie di merci che proprio dalle temperature verrebbero danneggiate e deteriorate». Tutto bene e possiamo tornare a sorridere? Pessina richiama a guardare non tanto alla rotta artica (visto che esclude che una reale concorrenza possa riguardare l'utilizzo della rotta a nord) quanto semmai a quel che si innescherà «quando Suez tornerà a operare a pieno regime»: quella sì che sarà una concorrenza «durissima». Il motivo è presto detto: tornando a passare da Suez invece dalla circumnavigazione dell'Africa si avrà una riduzione del tempo in nave e dunque un aumento dell'offerta di stiva. Conseguenza: «l'eccessivo numero di navi rispetto alla domanda spingerà al ribasso i noli, incidendo sui bilanci dei grandi operatori e impedendo - sottolinea - anche ai "lupi solitari" di approfittare di mancata trasparenza anche nei porti, per conquistare traffici e ruoli».



## Quasi rivolta nell'isola di Capraia: fermi i lavori finanziati dal Pnrr

Il timore del più piccolo Comune toscano: dover restituire un mare di soldi CAPRAIA (Livorno). Fino a ieri era mugugno: ora sta diventando davvero paura. E c'è anche chi vuol fare proteste clamorose, per quanto possano essere quelle del paese più piccolo della Toscana, meno di cento votanti nelle ultime elezioni. Il problema: lavori pubblici fondamentali, già finanziati dal 2022 grazie al Pnrr (quasi 7 milioni di euro su due capitoli) e in parte pure avviati durante l'amministrazione dell'ex sindaco Lorenzo Renzi, risultano ad oggi incomprensibilmente fermati. E la scadenza dei finanziamenti è improrogabile, su decisione dell'Unione Europea che finanzia i piani, al prossimo giugno 2026.

Il commissario governativo che è succeduto alle dimissioni del sindaco Lorenzo Renzi e della sua giunta ha ricevuto nei giorni scorsi proprio dall'ex sindaco una lettera urgente con la quale si chiede un suo impegno per far ripartire tutto. Nell'elenco delle urgenze ci sono le nuove banchine del porto per gli scafi minori, specie i gozzi da pesca dei locali, l'ammodernamento del dissalatore (Capraia "beve" da anni l'acqua del mare dissalata), un centro di trattamento dei rifiuti urbani (oggi partono con i camion verso Livorno), più altri interventi sull'antico paese. Quasi tutti questi lavori sono stati da tempo appaltati, ma ora sono fermi: e l'isola si chiede con angoscia perché. Con lo spettro ulteriore per il piccolo Comune (circa 300 isolani) di dover restituire i finanziamenti che ammontano a svariati bilanci annui. Un'emergenza che creerebbe uno sconvolgimento epocale: tanto da rinfocolare le richieste di chi vorrebbe che il Comune - strappato da **Genova** per volontà dei Ciano - tornasse sotto il cappello del primo porto d'Italia.



## "Putin può attaccarci nei prossimi anni", l'Ue presenta una roadmap per la Difesa

I quattro pilastri del piano elaborato dalla Commissione: iniziativa sui droni, sorveglianza del fianco orientale, scudo aereo e scudo spaziale "Le recenti minacce hanno dimostrato che l'Europa è a rischio. Dobbiamo proteggere ogni cittadino e ogni centimetro quadrato del nostro territorio. E l'Europa deve rispondere con unità, solidarietà e determinazione". Lo ha affermato la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, che oggi ha proposto agli stati membri Ue la "Preserving Peace - Defence Readiness Roadmap 2030", letteralmente "tabella di marcia verso il 2030 su mantenimento della pace e prontezza di difesa", basata su quattro pilastri: l'iniziativa europea di difesa con droni, la sorveglianza del fianco orientale, lo scudo aereo europeo e lo scudo spaziale europeo. Il piano dovrà ora essere sottoposto al Consiglio europeo, per l'approvazione dei governi degli stati membri. Nel bilancio Ue un aumento sostanziale della spesa per la difesa "Questi progetti rafforzeranno la capacità dell'Europa di deterrenza e difesa su terra, aria, mare, cyberspazio e spazio, contribuendo direttamente agli obiettivi di capacità della Nato", ha affermato in una conferenza stampa a

Bruxelles la commissaria alla Sicurezza e vicepresidente Henna Virkkunen, raccontando di avere visitato Kiev lunedì riscontrando "l'incredibile", che "ha dimostrato come il deficit di sicurezza che affligge l'Europa da decenni possa essere colmato con azioni rapide. Rafforzare la difesa dell'Europa significa anche stare saldamente al fianco dell'Ucraina". "Nel 2021 gli Stati membri hanno investito 218 miliardi nella difesa. Entro quest'anno, si stima che gli investimenti raggiungeranno i 392 miliardi di euro. Il nostro messaggio è quindi chiaro: l'Europa sta intensificando i propri sforzi, l'Europa sta investendo nella propria difesa, l'Europa sarà pronta a difendersi", ha proseguito, annunciando che nel prossimo bilancio quadriennale ci sarà "un aumento sostanziale della spesa per la difesa". Ma non solo: "Il nostro obiettivo è quello di creare, entro la fine del 2027, uno spazio di mobilità militare a livello dell'Ue, con norme e procedure armonizzate e una rete di corridoi terrestri, aeroporti, porti marittimi ed elementi di supporto per consentire alle truppe e alle attrezzature militari di spostarsi rapidamente in tutta l'Ue. Per garantire la pace attraverso la deterrenza, le capacità di difesa dell'Europa devono anche essere pronte per i campi di battaglia di domani". Scudo anti-droni entro il 2027 "La Russia non ha oggi la capacità di lanciare un attacco contro l'Ue, ma potrebbe prepararsi a farlo nei prossimi anni. Il pericolo non scomparirà anche se la guerra in Ucraina dovesse finire", ha avvertito l'Alta rappresentante Kaja Kallas. "L'Agenzia europea per la difesa svolgerà un ruolo fondamentale: mette in contatto gli Stati membri, aggrega la domanda, fornisce consulenza e collega gli Stati membri alle imprese del settore", ha spiega Kallas, "gli Stati membri hanno il controllo della situazione. Sono gli Stati membri a decidere cosa acquistare



I quattro pilastri del piano elaborato dalla Commissione: iniziativa sui droni, sorveglianza del fianco orientale, scudo aereo e scudo spaziale "Le recenti minacce hanno dimostrato che l'Europa è a rischio. Dobbiamo proteggere ogni cittadino e ogni centimetro quadrato del nostro territorio. E l'Europa deve rispondere con unità, solidarietà e determinazione". Lo ha affermato la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, che oggi ha proposto agli stati membri Ue la "Preserving Peace - Defence Readiness Roadmap 2030", letteralmente "tabella di marcia verso il 2030 su mantenimento della pace e prontezza di difesa", basata su quattro pilastri: l'iniziativa europea di difesa con droni, la sorveglianza del fianco orientale, lo scudo aereo europeo e lo scudo spaziale europeo. Il piano dovrà ora essere sottoposto al Consiglio europeo, per l'approvazione dei governi degli stati membri. Nel bilancio Ue un aumento sostanziale della spesa per la difesa "Questi progetti rafforzeranno la capacità dell'Europa di deterrenza e difesa su terra, aria, mare, cyberspazio e spazio, contribuendo direttamente agli obiettivi di capacità della Nato", ha affermato in una conferenza stampa a Bruxelles la commissaria alla Sicurezza e vicepresidente Henna Virkkunen, raccontando di avere visitato Kiev lunedì riscontrando "l'incredibile", che "ha dimostrato come il deficit di sicurezza che affligge l'Europa da decenni possa essere colmato con azioni rapide. Rafforzare la difesa dell'Europa significa anche stare saldamente al fianco dell'Ucraina". "Nel 2021 gli Stati membri hanno investito 218 miliardi nella difesa. Entro quest'anno, si stima che gli investimenti raggiungeranno i 392 miliardi di euro. Il nostro messaggio è quindi chiaro: l'Europa sta intensificando i propri sforzi, l'Europa sta investendo nella propria difesa, l'Europa sarà pronta a difendersi", ha proseguito, annunciando che nel prossimo bilancio quadriennale ci sarà "un aumento sostanziale della spesa per la difesa". Ma non solo: "Il nostro obiettivo è quello di creare, entro la fine del 2027, uno spazio di mobilità militare a livello dell'Ue, con norme e procedure armonizzate e una rete di corridoi terrestri, aeroporti, porti marittimi ed elementi di supporto per consentire alle truppe e alle attrezzature militari di spostarsi rapidamente in tutta l'Ue. Per garantire la pace attraverso la deterrenza, le capacità di difesa dell'Europa devono anche essere pronte per i campi di battaglia di domani". Scudo anti-droni entro il 2027 "La Russia non ha oggi la capacità di lanciare un attacco contro l'Ue, ma potrebbe prepararsi a farlo nei prossimi anni. Il pericolo non scomparirà anche se la guerra in Ucraina dovesse finire", ha avvertito l'Alta rappresentante Kaja Kallas. "L'Agenzia europea per la difesa svolgerà un ruolo fondamentale: mette in contatto gli Stati membri, aggrega la domanda, fornisce consulenza e collega gli Stati membri alle imprese del settore", ha spiega Kallas, "gli Stati membri hanno il controllo della situazione. Sono gli Stati membri a decidere cosa acquistare

## Rai News

### Focus

---

o sviluppare, quando e da chi acquistare. Solo lavorando insieme possiamo affrontare le carenze di capacità più impegnative. Per questo proponiamo che gli Stati membri collaborino in coalizioni laddove non possono lavorare da soli perché nessuno è abbastanza grande". "Il lavoro è già iniziato. Questa settimana si è tenuta la prima riunione sui droni, guidata dai Paesi Bassi e dalla Lettonia. I droni stanno già ridefinendo la guerra. Disporre di difese contro i droni non è più facoltativo per nessuno. Oggi proponiamo un nuovo sistema anti-drone che sarà pienamente operativo entro la fine del 2027. Ciò avverrà, ovviamente, in stretta collaborazione con la Nato. Ogni paese è a rischio. Ogni Stato membro dovrebbe investire in sistemi anti-drone e in capacità di colpire obiettivi terrestri". I tempi dettati dai piani di Putin. È poi toccato al commissario alla Difesa e allo Spazio, Andrius Kubilius, sottolineare l'urgenza del piano: "Vogliamo raggiungere la prontezza di difesa prima del 2030. A causa dei piani di Putin. Per scoraggiare l'aggressione, prevenire la guerra, preservare la pace. Per raggiungere la prontezza di difesa 2030, dobbiamo raggiungere nuovi obiettivi di capacità della Nato prima del 2030. Ora siamo al 50% di tali obiettivi. Per raggiungere questo obiettivo, ora dobbiamo passare dalla fase delle opportunità alla fase di realizzazione. Finora abbiamo creato opportunità (finanziarie, di politica industriale, giuridiche, di semplificazione), ora dobbiamo passare alla fase di realizzazione: contratti, produzione, modernizzazione, appalti. La roadmap è un mega piano per la realizzazione: con scadenze chiare, obiettivi e obblighi di rendicontazione. Kubilius ha inoltre esortato a superare la frammentazione dell'industria europea della difesa: "Dobbiamo spendere il denaro dei contribuenti nel modo più efficace possibile per rafforzare l'industria europea della difesa. Gli incentivi agli appalti congiunti possono ridurre i prezzi della produzione nel settore della difesa del 30 %. Il piano prevede di aumentare gli appalti congiunti dal 20 % al 40 % entro la fine del 2027. Tenendo conto di tutti gli investimenti nella difesa fino al 2035, ciò può far risparmiare fino a 200 miliardi di euro ai governi nazionali e ai contribuenti. Incentivare una maggiore spesa per la difesa nell'industria europea della difesa può portare, per ogni 10% in più speso in Europa, a un ulteriore 150 miliardi di euro spesi nella nostra industria della difesa, che altrimenti sarebbero stati spesi in paesi terzi fino al 2035. Attualmente spendiamo circa il 40% in Europa e vogliamo aumentare questa percentuale fino al 55%".

## Pessina, "La rotta artica delle navi è uno slogan, non una minaccia per il Mediterraneo"

Genova - Rotta artica? Non è un'alternativa credibile e non una minaccia per il Mediterraneo. Intervendendo al Forum dello shipping nell'ambito della Genoa Shipping Week in corso a Genova, Paolo Pessina (Presidente di Federagenti) ha letteralmente stroncato quella che negli ultimi mesi, certo in concomitanza con le crisi geopolitiche che hanno interessato e interessano il Mar Mediterraneo, è diventata uno dei grandi oggetti di dibattito e spesso di propaganda mirata nel mondo dei trasporti marittimi. In linea teorica ridurre i tempi di percorrenza dai **porti** cinesi all'Europa, dai 40 giorni attuali a 18 (recentemente una nave cinese ha raggiunto il porto inglese di Felixstowe in 20 giorni subendo fra i ghiacci un ritardo di "soli" due giorni), potrebbe innescare una vera e propria rivoluzione epocale nel mondo dei trasporti marittimi, ma - come sottolineato da Pessina - esistono due fattori che la propaganda, in gran parte cinese e russa, non prende in considerazione. Oltre alla stagionalità (attualmente la rotta artica consente transiti solo da luglio a ottobre) questa rotta prevede un viaggio punto a punto, ovvero dal porto di partenza a quello di arrivo, mentre oggi le navi sulla rotta Far East-Mediterraneo sono caratterizzate da scali in più **porti** con ottimizzazione dei carichi, distribuzione degli stessi ed economicità della gestione delle navi e delle linee. "E a oggi - ha affermato - non risulta esistano **porti** fra i ghiacci". Inoltre (ed è questo il secondo fattore che molti fingono di ignorare) il transito in mari con temperature così basse sarebbe impossibile per molte tipologie di merci che proprio dalle temperature verrebbero danneggiate e deteriorate. Il Presidente di Federagenti ha quindi escluso che la concorrenza si possa giocare attraverso un utilizzo della rotta a nord. Ma concorrenza - ha detto - ci sarà e sarà durissima specie quando Suez tornerà a operare a pieno regime e l'overcapacity e l'eccessivo numero di navi rispetto alla domanda spingerà al ribasso i noli, incidendo sui bilanci dei grandi carrier e impedendo - ha sottolineato - anche ai "lupi solitari" di approfittare di mancata trasparenza anche nei **porti**, per conquistare traffici e ruoli.



Genova - Rotta artica? Non è un'alternativa credibile e non una minaccia per il Mediterraneo. Intervendendo al Forum dello shipping nell'ambito della Genoa Shipping Week in corso a Genova, Paolo Pessina (Presidente di Federagenti) ha letteralmente stroncato quella che negli ultimi mesi, certo in concomitanza con le crisi geopolitiche che hanno interessato e interessano il Mar Mediterraneo, è diventata uno dei grandi oggetti di dibattito e spesso di propaganda mirata nel mondo dei trasporti marittimi. In linea teorica ridurre i tempi di percorrenza dai porti cinesi all'Europa, dai 40 giorni attuali a 18 (recentemente una nave cinese ha raggiunto il porto inglese di Felixstowe in 20 giorni subendo fra i ghiacci un ritardo di "soli" due giorni), potrebbe innescare una vera e propria rivoluzione epocale nel mondo dei trasporti marittimi, ma - come sottolineato da Pessina - esistono due fattori che la propaganda, in gran parte cinese e russa, non prende in considerazione. Oltre alla stagionalità (attualmente la rotta artica consente transiti solo da luglio a ottobre) questa rotta prevede un viaggio punto a punto, ovvero dal porto di partenza a quello di arrivo, mentre oggi le navi sulla rotta Far East-Mediterraneo sono caratterizzate da scali in più porti con ottimizzazione dei carichi, distribuzione degli stessi ed economicità della gestione delle navi e delle linee. "E a oggi - ha affermato - non risulta esistano porti fra i ghiacci". Inoltre (ed è questo il secondo fattore che molti fingono di ignorare) il transito in mari con temperature così basse sarebbe impossibile per molte tipologie di merci che proprio dalle temperature verrebbero danneggiate e deteriorate. Il Presidente di Federagenti ha quindi escluso che la concorrenza si possa giocare attraverso un utilizzo della rotta a nord. Ma concorrenza - ha detto - ci sarà e sarà durissima specie quando Suez tornerà a operare a pieno regime e l'overcapacity e l'eccessivo numero di navi rispetto alla domanda spingerà al ribasso i noli, incidendo sui bilanci dei grandi

## Shipping Italy

### Focus

## Dall'Economic Outlook di Fedespedit anche buone notizie per le spedizioni italiane via nave e aereo

Il primo semestre del 2025 ha mostrato una ripresa del commercio estero italiano, registrando un aumento delle esportazioni dell'1,9% e delle importazioni del 3,9%. Questo andamento positivo si inserisce in un contesto macroeconomico mondiale in cui il Pil globale stimato per il 2025 è del +3%, mentre per l'Italia la crescita acquisita per l'anno è pari allo 0,5%. La bilancia commerciale italiana mantiene un saldo attivo di 24 Miliardi di euro nel primo semestre 2025. Questi sono alcuni dei dati che emergono dal 25° Economic Outlook di Fedespedit l'osservatorio periodico sull'andamento del trasporto merci internazionale della Federazione Nazionale Imprese di Spedizioni Internazionali. Secondo Alessandro Pitto, presidente di Fedespedit, "il primo semestre 2025 segna una ripresa del commercio estero italiano, con export e import in crescita. Interessante l'effetto anticipazione causato dai dazi Usa, che ha spinto l'export verso il Nord America all'8,5%. Le tensioni geopolitiche, dalle guerre in corso alla politica dei dazi dell'Amministrazione Trump, continuano a condizionare l'economia globale. Positiva, invece, la tregua in Medio Oriente, che favorisce la stabilizzazione della regione e migliora la sicurezza nel Mar Rosso, con un possibile ritorno del traffico marittimo su Suez, anche se la rotta del Capo di Buona Speranza è probabile non venga abbandonata: un nuovo mercato si è aperto, quello della costa occidentale dell'Africa". Il rapporto di Fedespedit aggiunge che il Pil italiano nel secondo trimestre del 2025 ha evidenziato una flessione dello 0,1% sul trimestre precedente, la crisi dell'industria continua anche nel 2025, con la produzione in calo nei primi tre mesi e segnali positivi solo ad aprile (+0,1%) e luglio (+0,9%), mentre l'inflazione italiana è tornata stabilmente sui valori target previsti dalla Bce, collocandosi al di sotto del 2% a partire dalla fine del 2024. A livello globale, il commercio internazionale ha continuato ad espandersi nel primo semestre del 2025, sostenuto dalle importazioni Usa e dall'export dell'Unione Europea, cresciuto del 5%. L'Unione Europea, pur su valori bassi, mostra una crescita stimata del Pil del 1,2% per il 2025. A proposito di trasporto marittimo il traffico container globale, dopo la decisa ripresa del 2024, ha continuato ad aumentare nel I° trimestre 2025 in termini di box trasportati con una crescita del 4,1% rispetto allo stesso periodo del 2024. Nel I° semestre del 2025, il traffico globale ha superato i 95 milioni di Teu, con una crescita del 4,5%. L'area del Far East si conferma la più dinamica in export (+8,2%), mentre l'Europa ha registrato una crescita in import dell'8,2%. Nei primi sei mesi dell'anno in corso i porti censiti del Mediterraneo (non italiani) hanno movimentato, nel complesso, 19,4 milioni di Teu, con un incremento del 4,9% rispetto allo stesso periodo del 2024. Non sono ancora disponibili i dati aggiornati di tutti i porti italiani, ma solo dei maggiori. Nei primi sei mesi del 2025 si registrano crescite significative a Livorno (+11,8%) e Gioia Tauro (+10,5%),



Market report Export italiano verso il Nord America in crescita dell'8,5%, ma pesano i dazi: automotive (24,4%), altre industrie manifatturiere (gioielleria, strumenti musicali, ecc. -15,8%) e metallurgia (-11,1%) sono le aree di prodotto che hanno subito maggiormente gli effetti della nuova politica statunitense di Redazione SHIPPING ITALY Il primo semestre del 2025 ha mostrato una ripresa del commercio estero italiano, registrando un aumento delle esportazioni dell'1,9% e delle importazioni del 3,9%. Questo andamento positivo si inserisce in un contesto macroeconomico mondiale in cui il Pil globale stimato per il 2025 è del +3%, mentre per l'Italia la crescita acquisita per l'anno è pari allo 0,5%. La bilancia commerciale italiana mantiene un saldo attivo di 24 Miliardi di euro nel primo semestre 2025. Questi sono alcuni dei dati che emergono dal 25° Economic Outlook di Fedespedit l'osservatorio periodico sull'andamento del trasporto merci internazionale della Federazione Nazionale Imprese di Spedizioni Internazionali. Secondo Alessandro Pitto, presidente di Fedespedit, "il primo semestre 2025 segna una ripresa del commercio estero italiano, con export e import in crescita. Interessante l'effetto anticipazione causato dai dazi Usa, che ha spinto l'export verso il Nord America all'8,5%. Le tensioni geopolitiche, dalle guerre in corso alla politica dei dazi dell'Amministrazione Trump, continuano a condizionare l'economia globale. Positiva, invece, la tregua in Medio Oriente, che favorisce la stabilizzazione della regione e migliora la sicurezza nel Mar Rosso, con un possibile ritorno del traffico marittimo su Suez, anche se la rotta del Capo di Buona Speranza è probabile non venga abbandonata: un nuovo mercato si è aperto, quello della costa occidentale dell'Africa". Il rapporto di Fedespedit aggiunge che il Pil italiano nel secondo trimestre del 2025 ha evidenziato una flessione dello 0,1% sul trimestre precedente, la crisi dell'industria continua anche nel 2025, con la produzione in calo nei primi tre

## Shipping Italy

### Focus

---

risultati negativi per Genova (-1,3%) e **Trieste** (-1,7%). In quest'ultimo scalo la flessione è dovuta alla separazione dell'alleanza 2M fra Maersk (che ha dirottato i suoi traffici altrove) e Msc. La qualità dei servizi marittimi è migliorata nel 2025, superando a metà anno i livelli del 2023. Le navi arrivate puntuali sono state in media circa il 62% (rispetto al 53% del 2024), con un ritardo medio di 4,7 giorni (rispetto ai 5,3 dell'anno precedente). Guardando invece ai trasporti aerei nei primi otto mesi del 2025, il traffico del cargo aereo in Italia ha registrato un aumento complessivo dello 0,3% rispetto allo stesso periodo del 2024. Milano Malpensa si conferma lo scalo principale, movimentando il 59,7% del traffico nazionale aereo e registrando una crescita del +2,3%. In crescita anche Venezia (+1,4%) e Bergamo (+2,3%). A livello europeo, nel I° trimestre 2025, Francoforte si conferma leader e Milano Malpensa si colloca al 9° posto, mentre Roma Fiumicino è salito al 15° posto. Fedespediti analizza infine l'impatto dei dazi sul commercio internazionale evidenziando in primis che l'Italia, che nel periodo gennaio-luglio 2025 si colloca al 12° posto tra i principali paesi fornitori degli USA, ha visto il suo export verso il Nord America crescere significativamente dell'8,5% nel primo semestre 2025. Questo ha portato il peso del Nord America sul totale export italiano al 12,3%, rispetto al 10,9% del 2024. A livello nazionale le aree di prodotto che hanno subito maggiormente gli effetti della nuova politica daziaria statunitense, nel periodo gennaio-giugno, sono: automotive (export italiano verso USA: -24,4%), altre industrie manifatturiere (gioielleria, strumenti musicali, ecc.; -15,8%) e metallurgia (-11,1%). Si registra invece una crescita l'export dei seguenti settori: industria farmaceutica (+77,9%) e altri mezzi di trasporto (navi, aerei, materiale rotabile ferroviario, ecc.; +12,4%). Un rischio specifico riguarda i prodotti alimentari: è stata avanzata l'ipotesi di applicare dazi aggiuntivi antidumping, pari al 91,74%, sulla pasta italiana esportata negli Usa, che si sommerebbero alla tariffa attuale del 15%, portando il dazio totale a circa il 107%.

## Shipping Italy

### Focus

## Venduto e già consegnato a cinesi il traghetto Moby Otta

Il traghetto Moby Otta è stato venduto e già consegnato al suo nuovo proprietario. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY i compratori sono la società cinese Hoiyu International Group Ltd e la nave, passata formalmente di mano nel porto di Livorno, ha già assunto il nuovo nome Elpis (nella mitologia greca la personificazione dello spirito della speranza) e ha cambiato bandiera (da quella italiana è stata ora issata quella di St. Kitts & Nevis). Una volta trasferito in Cina continuerà a operare nel trasporto via mare di mezzi e passeggeri (dunque non verrà demolito). Impiegato negli ultimi anni sui collegamenti fra il Nord Tirreno (**Genova** e Livorno) e le isole maggiori (Sardegna e Corsica), il Moby Otta è stato costruito in Germania presso il cantiere Flenderwerke di Lubeck nel 1976 e rinnovato nel 1998; ha una lunghezza di 184 metri, larghezza di 27 metri, 22.500 tonnellate di stazza lorda, 26 nodi di velocità, può accogliere a bordo 1.700 passeggeri e garantire 910 metri lineari di garage per auto e mezzi rotabili. Nel 2006 è entrato a far parte della flotta della famiglia Onorato provenendo da Dfds (si chiamava princess of Scandinavia e operava in Nord Europa). Nei mesi scorsi era stata venduta anche la nave gemella Moby Drea acquistata dalla società Med Fuel di Messina che da tempo sta cercando di effettuare i lavori di refurbishment delle cabine e di bonifica dei pannelli di amianto a bordo.

