



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 18 ottobre 2025



Rassegna stampa



Prime Pagine

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

Primo Piano

17/10/2025	Economia Del Mare	25
Sistema portuale italiano verso una strategia unitaria a Port&ShippingTech		

17/10/2025	Port Logistic Press	28
Ma intano sono ben 12 i presidenti designati in attesa dell'approvazione finale del Senato		
17/10/2025	Ship 2 Shore	29
Ultimi fuochi (d'artificio) per la Genoa Shipping Week 2025. Non più solo Dinner		

Trieste

17/10/2025	Informare	35
Dal MIT la richiesta di intesa per Consalvo a presidente dell'AdSP dell'Adriatico Orientale		
17/10/2025	La Gazzetta Marittima	36
Trieste, Tripmare rafforza la propria flotta con due nuovi rimorchiatori di ultima generazione		
17/10/2025	La Gazzetta Marittima	38
Sbloccato l'iter per le nomine dei presidenti: martedì 21 il voto in commissione		
17/10/2025	Messaggero Marittimo	39
Grimaldi chiede a Trieste una concessione per l'export di auto in Europa		
17/10/2025	Messaggero Marittimo	40
Salvini firma: intesa sul nome di Marco Consalvo		
17/10/2025	Rai News	41
Consalvo al Porto di Trieste e Monfalcone, tutti d'accordo		
17/10/2025	Shipping Italy	42
Consalvo indicanto ufficialmente per l'Adsp di Trieste, in arrivo le altre nomine		

Venezia

17/10/2025	Messaggero Marittimo	44
Mose: resisterà per i prossimi 10 anni?		

Savona, Vado

17/10/2025	BizJournal Liguria	46
Savona, dal Priamar una spiaggia libera attrezzata con aree sportive e spazio per i cani		
17/10/2025	Savona News	47
Savona, scelto il progetto per il restyling dell'arenile sotto la fortezza del Priamar		

Genova, Voltri

17/10/2025	Ansa.it	48
Due super portacontainer per la prima volta ormeggiate a Genova		
17/10/2025	BizJournal Liguria	49
Cflc capofila del progetto Eco-Inn, innovazione e sostenibilità per le pmi del Mediterraneo		

17/10/2025	BizJournal Liguria	51
17/10/2025	BizJournal Liguria	53
17/10/2025	Informare	54
17/10/2025	Informare	55
17/10/2025	Informare	57
17/10/2025	Messaggero Marittimo	58
17/10/2025	Messaggero Marittimo	59
17/10/2025	Rai News	60
17/10/2025	Shipping Italy	61

La Spezia

17/10/2025	BizJournal Liguria	62

Ravenna

17/10/2025	Messaggero Marittimo	64

Livorno

17/10/2025	Informatore Navale	65
17/10/2025	La Gazzetta Marittima	66
17/10/2025	La Gazzetta Marittima	68

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

17/10/2025	vivereancona.it	69

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

17/10/2025	Affari Italiani	71
Italia-Usa, Aurigemma "Il Lazio rafforza il legame con gli Stati Uniti"		
17/10/2025	Cosmopolis	72
Porti, la prossima settimana le nomine ufficiali di 12 presidenti		
17/10/2025	Italpress.it	73
Italia-Usa, Aurigemma "Il Lazio rafforza il legame con gli Stati Uniti"		
17/10/2025	Italpress.it	74
Presentato il piano dei porti della Regione Lazio		

Napoli

17/10/2025	Agenparl	75
Campania, domani Durigon, Zinzi e Castiello a Napoli in visita presso Autorità portuale		
17/10/2025	Informazioni Marittime	76
Autoproduzione, il Tar Salerno dà ragione a Cartour (C&T)		
17/10/2025	Informazioni Marittime	77
Port Fee e decreto Infrastrutture: valorizzare le attese e la sicurezza nel porto di Napoli L'analisi di Fita Cna		
17/10/2025	Stylo 24	79
Affitti alle stelle, +25% in sei anni, il Comune corre ai ripari: limitazione ai B&b		

Salerno

17/10/2025	Messaggero Marittimo	81
Cuccaro: "Priorità a Salerno e alla competitività del porto di Napoli"		

Bari

17/10/2025	Messaggero Marittimo	82
Mastro: "Bari e Brindisi nuovi poli crocieristici del Sud"		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

17/10/2025	Ansa.it	83
Porto Gioia Tauro: Piacenza, chiudere l'anno sopra 4 mln teu		
17/10/2025	Informare	84
Piacenza: il porto di Gioia Tauro punta ai sette milioni di container entro il 2029		

17/10/2025	Informatore Navale L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio alla "Genoa Shipping Week"	86
17/10/2025	Sea Reporter Paolo Piacenza alla "Genoa Shipping Week": chiuderemo il 2025 con 4 milioni di teus	88

Cagliari

17/10/2025	Messaggero Marittimo Bagalà: "La Sardegna sia protagonista del Mediterraneo"	90
------------	--	----

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

17/10/2025	Messaggero Marittimo Rizzo: Lo Stretto di Messina è un laboratorio di sfide e opportunità"	91
17/10/2025	TempoStretto Cantieri navali a Messina, "chiediamo un rilancio e protocolli di legalità"	92

Palermo, Termini Imerese

17/10/2025	Messaggero Marittimo Tardino: "Da Palermo ai porti decentrati per sviluppare la costa sud-occidentale siciliana"	93
------------	--	----

Trapani

17/10/2025	Italpress.it A Castellammare del Golfo il "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia"	94
17/10/2025	LiveSicilia Seacily: la nautica in Sicilia si conferma settore vitale	96
17/10/2025	New Sicilia Trapani, fermata nave con oltre 20 irregolarità a bordo	99
17/10/2025	quotidianodisicilia.it A Castellammare del Golfo il "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia"	100
17/10/2025	SiciliaNews24 Al Seacily di Castellammare il "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia"	102
17/10/2025	TempoStretto A Castellammare del Golfo il "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia"	105
17/10/2025	Trapani Oggi Fermata dalla guardia costiera di Trapani nave, oltre 20 le irregolarità riscontrate	107
17/10/2025	Trapani Oggi Sicilia tra le regioni italiane in cui l'economia del mare ha il peso più rilevante sull'economia complessiva	108

17/10/2025	Ansa.it	110
Panaro, mercato mondiale container cresce nonostante geopolitica		
17/10/2025	cruiseindustrynews.com	111
Fincantieri: Proactive Partner		
17/10/2025	FerPress	113
Genoa Shipping Week: Assocostieri presenta studio su competitività del settore nazionale del bunkeraggio		
17/10/2025	Il Nautilus	115
Decarbonizzazione, Assocostieri: GNL, metanolo e bettoline per rilanciare i porti italiani		
17/10/2025	Informare	117
ESPO, bene il riconoscimento del Parlamento UE del ruolo dei porti nel rafforzamento della mobilità e resilienza militare		
17/10/2025	Informatore Navale	118
MARE, PORTI E LOGISTICA APERTA LA CACCIA AI GIOVANI		
17/10/2025	Informatore Navale	119
MSC CROCIERE "HALLOWEEN IN MARE: UNA CROCIERA DA BRIVIDI"		
17/10/2025	Informatore Navale	120
Federagenti - Pessina: "La rotta artica delle navi è uno slogan, non una minaccia per il Mediterraneo"		
17/10/2025	Informazioni Marittime	121
Porti italiani, Ultrasporti: "Preoccupati da una nuova riforma"		
17/10/2025	La Gazzetta Marittima	122
Mancano lavoratori, i mestieri del mare a caccia di giovani		
17/10/2025	La Gazzetta Marittima	123
In arrivo la riforma: farà nascere la super Authority dei "Porti d'Italia"		
17/10/2025	Messaggero Marittimo	124
Riforma dei porti: "prossima" per Salvini che risponde al Question time		
17/10/2025	Messaggero Marittimo	126
Rixi: "Presidenti AdSp la prossima settimana. Riforma portuale a Primavera"		
17/10/2025	Messaggero Marittimo	127
Una tecnologia che metta l'uomo al centro		
17/10/2025	Sea Reporter	128
Crociere, boom dei prezzi nell'autunno 2025: +60% il costo per persona rispetto al 2021		
17/10/2025	Sea Reporter	130
Decarbonizzazione, Assocostieri: GNL, metanolo e bettoline per rilanciare i porti italiani		
17/10/2025	Shipping Italy	132
Un Dinner da 3.600 e un mare di eventi "fuori salone" hanno riempito la Genoa Shipping Week		
17/10/2025	Shipping Italy	134
Arkas apre un nuovo collegamento diretto dall'Italia al West Africa		

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 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it



Il femminicidio di Milano
Sul referto medico di Pamela:
«Temo che possa uccidermi»
di **Pierpaolo Lio**
a pagina 24



Domani in edicola
Con la Lettura
l'Agendina 2026
testi di **Luciano Fontana**
e **Claudio Magris**



Il vertice Alla Casa Bianca Trump a Zelensky: la guerra può finire Ma frena sui missili

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

Conflitto in Ucraina: pressing del presidente Zelensky su Trump per avere i missili Tomahawk. La Casa Bianca replica: «Speriamo che non servano».
alle pagine 12, 13 e 15 **Valentino**

GIANNELLI

ANCORA LA TEORIA DEL PIZZO?



Noi e i piani di Putin

UNA VIA DIFFICILE

di **Marco Imarisio**

Siamo ancora in quel vicolo della vecchia Leningrado, dopo quasi quattro anni. A riflettere sul significato della reazione di un ragazzo, futuro presidente a vita della Russia, che giocava in un cortile invaso dai rifiuti e dai topi. Quando un grosso ratto che il giovane Volodya era riuscito a intrappolare con i bastoni gli si rivolse contro, lui prese il più grande spavento della sua vita, e ne trasse una lezione, che però i suoi biografi leggono in modo diverso, seguendo il filo di un racconto personale talvolta trasfigurato dalla convenienza del momento. L'aneddoto sull'infanzia di Vladimir Putin ha una doppia valenza, con opzioni di stringente attualità. Spesso viene raccontato come la genesi della sua inclinazione a colpire per primo cogliendo di sorpresa gli avversari, e su questo aspetto caratteriale e strategico purtroppo non sussistono dubbi.
continua a pagina 42

Allarme del Quirinale sui salari: i manager guadagnano mille volte più dei dipendenti. Deficit, l'Fmi elogia Roma

Una manovra da 18,7 miliardi

Meloni: «Grazie a banche e assicurazioni». Tasse, famiglie, pensioni: tutte le misure

Padova Crosetto: l'Italia non dimentica



I funerali di Stato per i carabinieri uccisi a Verona e il conforto del Presidente

Il dolore e l'addio ai carabinieri L'abbraccio di Mattarella

di **Alessandro Furloni**

Tre bare nel Tricolore. Marco, Valerio e Davide, tre carabinieri uccisi mentre servivano lo Stato. A Padova applausi, dolore e l'abbraccio di Mattarella. alle pagine 22 e 23

di **Monica Guerzoni** e **Adriana Logroscino**

Famiglie, tasse, pensioni. «Una manovra equilibrata e seria», commenta la premier Meloni che dice grazie a banche e assicurazioni. Allarme del presidente Mattarella sulla disparità degli stipendi. da pagina 6 a pagina 11

LE RISORSE

Dai ministeri alle sigarette Da dove arrivano i fondi

di **Mario Sensi**

a pagina 8

IL FISCO

Per le cartelle fiscali rottamazione in 9 anni

di **Enrico Marro**

a pagina 9

Pomezia Una bomba fa esplodere l'auto del conduttore tv Attentato contro Ranucci «Mia figlia poteva morire»

L'EDUCAZIONE SESSUALE

Il passo indietro nelle scuole

di **Carlo Verdelli**

Ancora un passo indietro, verso chissà dove, comunque in direzione Ungheria di Orbán e America di Trump. Nel giorno dell'assassinio di Pamela Genini, più di 30 coltellate dall'ex compagno che non accettava di essere ex, vittima numero 72 di femminicidio da inizio 2025, la Commissione Scuola della Camera ha pensato bene, invece di affrontare un'emergenza aumentando i primi presidi educativi, di fare esattamente il contrario.
continua a pagina 42

di **Baccaro, Caccia, Fiano, Foschi** e **Frignani**

Una bomba distrugge a Pomezia l'auto di Sigrifido Ranucci, il giornalista di Report, e della figlia. «Poteva morire», dice il conduttore. Rafforzata la scorta. alle pagine 23 e 5

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Lavorare come un greco

Avanti popolo, si torna indietro. La Grecia, culla della democrazia, ha varato la giornata lavorativa di 13 ore. Facoltative e ben remunerate, ci mancherebbe, però intanto la nuova legge approvata dal Parlamento ellenico rompe un tabù e inverte una tendenza. Quando l'ho saputo, quasi non ci volevo credere. Ridurre il tempo dedicato al lavoro era stata una delle conquiste della modernità, e procedeva da decenni in modo graduale ma, pensavo, inesorabile. Certo, dietro il paravento legalitario si è sempre mossa una realtà di tutt'altro segno, e ieri la ministra greca Niki Kerameos l'ha spietatamente in faccia a tutti con parole così poco ipocrite da apparire brutali: «Ci sono persone che già adesso fanno due o tre lavori per arrivare a fine mese. Noi daremo loro la

possibilità di prendere gli stessi soldi senza doversi spostare da un posto all'altro».

Rinfoderati i sogni umanisti nell'album dei rimpianti, quel poco di politica che resta si è dunque assegnata l'unico compito di regolamentare l'ineluttabile, rinunciando definitivamente all'idea di cambiarlo o almeno di metterlo in discussione. Un paio di generazioni sono cresciute sventolando l'utopia del «lavorare meno, lavorare tutti». Invece lo slogan del nuovo pragmatismo recita «lavorare in meno, lavorare tanto». Da una parte un esercito di disoccupati e sottooccupati. Dall'altra una minoranza che, per conservare il proprio tenore di vita, sarà costretta a faticare sempre di più. Ma siamo proprio sicuri sia questo il mondo che vogliamo?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VIVINDUO

**FEBBRE e DOLORI
INFLUENZALI**

**CONGESTIONE
NASALE**

15 MINUTI

può iniziare ad agire dopo



Milano: il gup la dà vinta a Santanchè e rinvia l'udienza per la truffa Inps in attesa della Consulta (almeno un anno) attivata dal centrodestra. Le famose toghe rosse



Sabato 18 ottobre 2025 - Anno 17 - n° 287
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO



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

VERSO L'ARCHIVIAZIONE

Dell'Utri indagato per via D'Amelio: era iscritto pure B.



● LILLO A PAG. 5

HAMAS: "NOI RESTIAMO"

Israele ridà corpi: prigionieri senza organi e torturati

● ANTONIUCI E SCUTO A PAG. 8

MANOVRA POVERISSIMA

Sale la benzina E Palazzo Chigi viene pignorato

● DI FOGGIA, PALOMBI E ROTUNDO A PAG. 10 - 11

SUL RAPPORTO COL PD

5S. Appendino parla con Conte: "Ora confronto"

● DE CAROLIS A PAG. 17

CASTA DI FINE STAGIONE

Puglia: 1,5 milioni per sala da tè, area relax e ristorante

Ilaria Proietti

La legislatura è ai saluti finali. Ma in Puglia l'ottava variazione di bilancio garantirà alla politica un nuovo corso che sarà una bellezza, almeno a tavola: per completare il ristorante del Palazzo della regione sono stati autorizzati lavori per 1,5 milioni e chissà se basteranno. Gli appalti precedenti sono serviti a realizzare impianti tecnologici, murature, pavimentazioni e controsoffitti della cucina.

A PAG. 16



ZELENSKY DELUSO Il presidente Usa: "Putin ora vuole la pace"

Trump: "Niente Tomahawk a Kiev, la guerra finirà prima"

■ L'ucraïno visita la fabbrica dei supermissili, poi il tycoon lo gela: "Sarà l'ottavo conflitto che risolvo". Mosca propone un tunnel sotto lo Stretto di Bering per collegare i due Paesi

● CARIDI, FESTA E RODANO A PAG. 6 - 7



BOMBA ANTI-"REPORT" NESSUNA VITTIMA PER PURO MIRACOLO

Quattro piste sul chilo di esplosivo a Ranucci



"SAPEVANO DOV'ERO"

I PM SU 30 MINACCE IN 4 ANNI: LE PIÙ "SERIE" DA CLAN LOCALI, GANG ALBANESI E ULTRAS. L'IPOCRISIA DEI POLITICI CHE LO ATTACCAVANO

● BISBIGLIA, GIARELLI, MACKINSON E ROSELLI A PAG. 2 - 3

GIÀ 81 CRONISTI INTIMIDITI IN SEI MESI
Proiettili e liti temerarie: +76% di minacce ai giornalisti nel 2025
E sono più politiche che mafiose

● DELLA SALA E PACELLI A PAG. 4

LA POSSIBILE DISFIDA

Pompei rinnega Genny e Boccia: "Chi li conosce?"



● IURILLO A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Ranieri Il vero odio colpisce Ranucci a pag. 13
- Oliva La vera scorta la facciamo noi a pag. 3
- Cannavò Quei socialisti da Lecomu a pag. 13
- Valentini Libri in tv, occasioni perse a pag. 13
- Mantovani Idf e i telefoni di 3 eletti a pag. 8
- Fracassi Processi ai criminali bellici a pag. 18

CHE C'È DI BELLO

"5 secondi" per Virzi, vita e morte di coppia. Comencini si sdoppia

● DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Il capo della Protezione Civile: "Possiamo portare un ospedale nella Striscia in 3 giorni". Poi ci vogliono 3 anni per una Tac

LA PALESTRA/ANTONIO CARANO

Notizie bomba

Marco Travaglio

La bomba contro Sigfrido Ranucci non è un attentato o un avvertimento a tutti i giornalisti. Magari lo fosse: vorrebbe dire che la democrazia è sana e il "quarto potere" funziona. Ma allora colpisce un singolo esponente sarebbe inutile, perché poi bisognerebbe colpire tutti; anzi dannoso, perché si scatenebbe la reazione di tutti. Invece di giornalisti come Sigfrido e gli altri di Report ce ne sono pochi, pochissimi: li conosciamo per nome e cognome perché quelli che danno notizie proibite e fanno domande indiscrete si contano sulle dita delle mani di un monco. La stragrande maggioranza degli iscritti all'Albo nessuno si sognerebbe di toccarla, perché non ha mai dato fastidio a nessuno e ha sempre fatto comodo a tutti. Quindi la bomba - qualunque ne sia la matrice - era contro Ranucci e Report, non contro una categoria popolata di soggetti che Sigfrido si vergognerebbe di chiamare "colleghi". E chi l'ha piazzata è andato a colpo sicuro, nel senso che intorno a lui c'è quasi il vuoto. Contro Report - da Gabanelli a Ranucci - gran parte della politica esercita da trent'anni al tiro al bersaglio, dalle destre al Pd alle frattaglie "riformiste" (la Gabanelli, uscita da Report per lavorare al portale delle news Rai, fu messa alla porta nella luminosa era renziana, che aveva pure Ranucci nel mirino ben prima dell'avvento di "TeleMeloni"). La lista dei politici che chiedono di punire o di chiudere Report, e intanto lo coprono di cause civili e querele, è sterminata, fino alla patetica sceneggiata di Gasparri in Vigilanza con carota e cognac contro Ranucci "per dargli coraggio" (di cui carota e cognac sono notoriamente i simboli), essendo il Gasparri un celebre cuor di leone che denuncia chi lo critica e corre a piangere da mamma per l'immunità quando qualcuno lo querela perché lui l'ha insultato.

Poi c'è la lista dei grandi gruppi economici e finanziari che, appena Report li sfiora, corrono in tribunale, peraltro con grave sprezzo del pericolo. Infine c'è la pleiade di "giornalisti" e "critici televisivi" che, non contenti di leccare il potere, si scagliano pure contro Report perché ha l'ardire di smascherarlo, mettendoli in mutande. Sono gli stessi che ora attaccano Crozza, reo di fare satira solitaria in un Paese che, dopo il giornalismo, ha abolito pure quella. Gli stessi che, quando Assange era recluso in un'ambasciata e poi in un carcere a Londra, fischiettavano o gli davano della spia russa perché, diversamente da loro, faceva bene il suo mestiere. È questo il vero "isolamento" che espone al pericolo alcuni giornalisti, magistrati e figure di contro-potere: non il fatto di avere contro il potere (questo è fisiologico), ma di essere così pochi da sembrare strani o devianti. Quindi più facili da eliminare o silenziare.



ANNO XXX NUMERO 246 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 18 E DOMENICA 19 OTTOBRE 2025 - € 2,50 + € 0,50 Il Foglio Review n. 44

Quanta eurofobia in giro per il mondo. Sarà perché questo blob di nazioni ha un nucleo di pietra dura che irrita il nuovo egemonismo autocratico

Eurofobia, il nuovo sentimento diffuso nel mondo. Trump ci detesta, come tutti seroceni, la Spagna non ne parla mai, evita il contributo alle nuove spese Nato, si metterebbe dai noi in eccesso, una punizione speciale, e in più siamo velleitari nel nostro confine geopolitico del Mediterraneo, nel medio oriente, dove non contiamo e quando ci muoviamo è per il peggio. Putin, in proprio e attraverso uno dei suoi ideologi, molto anche con i suoi generali e diplomatici e anchorman, ha un atteggiamento provocatorio e distruttivo verso il retroscena della resistenza serena, il continente delle nazioni più dure, il fronte resistito a una nuova Italia, ci porta guerra blindata e territoriale e cybernatica, polono e ostilità ideologica, la crociata dei valori, delle minacce e dell'ideologia di stato. Per Mr Ping, come lo chiamava Di Maio, siamo un capta-

lismo globalizzato appetibile come mercato e partner da egemonizzare ma senza il partito unico e lo stato autoritario, due forze trainanti dello sviluppo e della società comunista cinese, ci manca il midollo spinale, siamo uno strano ente sovversivo di partiti autonomi uniti da pretese eccessive. Governato da liberali e socialisti e conservatori vecchio stile e neomunitarismo, come in Italia, grandi possibilità di far finire la guerra in Ucraina, straziato anche e aperto, con minoranze popolate alle soglie del potere ma ancora tutto sommato improntato o impallidito per il sistema di consenso prevalente, l'Europa con i suoi statuti e le sue élite puntato popolarista su una diffusa generalista perché è troppo importante per essere trascurato, visto il profilo unitario che le danno il suo mercato unico e il suo esperimento istituzionale sovranazionale, e al tempo stesso troppo debole e frammentata per essere davvero temuta. Il vertice Trump-Putin ad Budapest, consi-

derato un territorio e un luogo politico extra Unione, è solo l'ultimo espediente diplomatico a Bruxelles, Londra, Parigi, le attese bestie nere del Cremlino e della Casa Bianca. Quel sindacato gregio che ha dato della cortigiana di Trump a Meloni, che lavora di concerto con Berlino, dovrebbe riflettere, se avesse gli strumenti per riflettere, sul fatto che questa volta non è italiano il classico piede di mezzo, ma polacco di equilibrio non è opportunisto o peggio ancora proustiano politico. Al di là di tutto resta nell'aria questa sindrome che chiamiamo provvisoriamente, in mancanza di meglio, eurofobia. Con la globalizzazione in marcia e demeritata al potere negli Stati Uniti il sentimento antieuropeo era minoritario, si notava meno, non faceva storia. Ora è diverso. Per consolarci, e per amore di verità, dobbiamo dire che alcune grandi manovre su energia e armi stanno faticosamente ridisegnando la sogna imperfetta di un insieme di stati mercantili allo-

stano e in decimo, esposti al disprezzo delle autocracie e delle democrazie populiste. Il sostegno all'Ucraina è qualcosa che comunque resterà come premessa di una soluzione di compromesso per la finanza poco giusta e duratura, se mai sarà stipulato quel compromesso sull'asse Usa-Russia, e come testimonianza di estenuazione in vita e anche di vitalità dell'Europa unitaria e dei suoi criteri di difesa, di autonomia strategica e di libertà. La scommessa della Russia di Putin su Trump, uno e due, è riuscita a metà, come la guerra campale oltre i confini dell'ex impero sovietico, ma l'azzardo sulla divisione dell'Unione e sulla sua sovranità della propria sicurezza, in una logica appunto mercantile, è decisamente fallito. Il rilancio positivo dell'eurofobia è che per certi aspetti essa nasce dal fatto che questo blob di nazioni penetrabile e in apparenza informe si è rivelato munito di un nucleo di pietra dura che sconcerta e irrita i campioni del nuovo egemonismo autocratico.

La manovra fa i conti con il populismo

La destra post berlusconiana alza la tassa più odiata dal Cav: l'Irap. L'altro lato del colpo alle banche

Roma. "E' una manovra che abbiamo condiviso, siamo soddisfatti", ha detto compiaciuto in conferenza stampa il ministro degli Esteri Antonio Tajani. Per quanto riguarda le coperture c'è stato un confronto con le banche, non ci saranno tasse sugli extraprofiti. Era questa una delle richieste di Forza Italia, esaudita dalla premier Giorgia Meloni e dal ministro Giancarlo Giorgetti. Ma tra le coperture, annuncia il ministro dell'Economia, c'è l'aumento di due punti dell'Irap a carico di banche e delle assicurazioni (che sale rispettivamente al 6,85 e al 7,9 per cento). Chissà come avrebbe reagito il fondatore di Forza Italia, il cui nome è ancora presente nel simbolo del partito. Probabilmente non sarebbe stato così soddisfatto come Tajani, perché per Silvio Berlusconi l'Irap è sempre stata il simbolo per eccellenza dell'oppressione fiscale della sinistra: "Imposta Rapina", la chiamava il Cav.

(Capone segue nell'inserito XVI)

Meloni d'Intesa

Il dialogo con l'ad Carlo Messina e la promessa: "Nessun furore". La "sofferenza" di Crosetto

Roma. Chiamate il Papa. Una manovra da 18,8 miliardi, la "pace" (fiscale), la "gratitudine" (verso le banche), la "luce", il "miracolo". Sia lodato Carlo Messina, ad di Intesa. Meloni si presenta in conferenza stampa dopo due anni e risponde a due domande (Palazzo Chigi sembra Lourdes: "E' apparso! Venite!") i giornalisti chiedono a Giorgetti di Robin Hood e Giorgetti, il pastorello, risponde che gli sceriffi di Nottingham gli stanno "sul sedere". Meloni, la Madonna della Garbatella, deve scappare per i funerali di stato e lascia Giorgetti come l'aratro in mezzo alla maggese. Tony Tajani è egiziano, Meloni ha difeso le banche, ma il pastorello Giorgetti, che parla di "miracolo", gli ribatte: "E' bastanza". Accanto a lui, Salvini, Salvini, una "E' Evangelo" e annuncia "16 miliardi di nuove risorse fiscali, i miliardi di nuova luce". Il cielo si apre. E' nata in Cdm la legge di Bilancio e Meloni si "concia". E' il Concilio messianico. Il lucernario Meloni-Messina.

(Carnesi segue nell'inserito XVI)

Banche bancomat

Il governo chiede 4,4 miliardi al sistema bancario, su cui soffiano venti di crisi dagli Usa

Milano. Dalle banche italiane il ministro Giancarlo Giorgetti ha detto di aspettarsi "uno sforzo di sistema". La situazione non deve essere "drammatizzata", dice. Peccato che nel giorno in cui il Consiglio dei ministri ha approvato la manovra economica che conta 4,4 miliardi di contributi da banche e assicurazioni i venti di una nuova crisi finanziaria americana hanno generato uno scossone talmente forte a titoli del credito da buttare giù tutti gli indici delle principali borse europee. "Il vero coraggio di un governo sarebbe lasciare che le banche diventino sempre più ricche e solide per essere capaci di assorbire gli effetti tellurici di crisi di sistema che prima o poi arrivano", dice al Foglio Stefano Giusti, professore nel dipartimento di Finanza all'università Bocconi.

(Marchionni segue nell'inserito XVI)

• FABRIZIO SAGGIO. RITRATTO DEL CONSIGLIERE DI MELONI

Rizzini nell'inserito III

Prudenza e demagogia. Perché la manovra è la sintesi perfetta dei pregi e dei difetti del governo

Una piccola spruzzata di prudenza, una fugace carezza al ceto medio, una leggera sforbicata alle imprese, una veloce spolverata natalità, un assist al sindacato centrista, un accento di attenzione alla produttività, un po' di demagogia sulle pensioni, con il tutto poi presentato a tavola con una guarnizione di populismo conclamato, con il quale provare a dimostrare l'impossibilità che la destra di governo può essere tranquillamente chief di governo ma anche di lotta. La manovra vidimata ieri in Consiglio dei ministri è lo specchio perfetto dell'identità del governo Meloni. Direzione giusta, proposte timide, qualche soldo buttato dalla finestra, qualche scalpo necessario da offrire a favore di telecamere. Lo scalpo in questione, ancora una volta, è quello che riguarda le banche, vera ossessione del governo Meloni, e nel caso specifico la scelta fatta sulle banche dai tre partiti di maggioranza è un classico magritiano: c'è un po' per un extra profitto, c'è un po' in un veicolo di immorality c'è, anche se la si nega, il principio di aggressione a un privato c'è, anche se lo si nega, la trasformazione di un profitto eccessivo in un veicolo di immorality c'è, anche se la si nega, e il principio che viene affermato è più o meno questo. Alle banche viene chiesto un contributo alla manovra. Il contributo è pari a un aumento di due punti dell'Irap. A questo vengono aggiunti alcuni tecnicismi, come i limiti al riporto delle perdite fiscali e nuove regole sulla deducibilità dei crediti deteriorati. E a questo infine viene sommato un provvedimento ulteriore. Un anno fa, il governo disse alle banche: non vi tesso a condizione che accantoniate i vostri utili nelle vostre riserve, in modo da favorire il credito alle imprese. Oggi invece dice: vi invitiamo in modo imperativo a fare uscire i soldi dalle riserve. Risultato: le banche, che avevano accettato un padrone non i soldi accantonati, scatterà un imposta del 27,5 per cento. Stima del gettito atteso: circa 4 miliardi nel primo anno. Risultato dell'operazione: complimenti al governo dalla sinistra più estremista (il partito di Ilaria Salis e Nicola Fratoianni ha incensato di complimenti il governo).

(segue nell'inserito XVII)

Rimorsi di Lega

La nostalgia di un sogno perduto in cambio di un potere fatto di voti. Zala, Vannacci, il Puglia

E' can de tanti paroni more de fame" dice il non più Duce Zala, perché viene sempre prima la lingua della spada. E aver cambiato paron, o insomma avere accettato un padrone, altro che un primo inter paron dentro alla Lega, oggi rischia di far morire di fame, anzi mangiati sulla propria terra. Nostalgia, un sentimento che non si può dire se non in dialetto, un accento di rimorso per il tradimento di se stessi avvenuto molto tempo fa, in momenti difficili, quando sembrava di annegare in laguna o tre le acque del dio Po? ho visto periodi migliori e ne ho vissuti di peggiori. Bisogna fare come il bravo surfista che sa che dopo l'onda si può schiantare sullo scoglio e sta attento", dice al Corriere. Ora i leghisti veri rischiano di morire un'altra volta di fame, col paron. Salvini che chiude Pontida giungla, un Alberto da Giussano al contrario, "mai i nostri figli a combattere in Ucraina". Il "vecchio Puglia" che invece spiega come armare in quota vigilia, fratellanza dei popoli oppressi.

(Crippa segue a pagina quattro)

Zelensky riparte dalle basi

Zelensky cerca di far capire che per fermare Putin servono i Tomahawk. Trump aspetta

Roma. Fra Donald Trump, Volodymyr Zelensky e Vladimir Putin, soltanto il primo è convinto che ci siano grandi possibilità di far finire la guerra in Ucraina. Trump continua a pensare che il capo del Cremlino sia pronto alla pace, lo pensa senza prove, senza neppure un occholino di strizzocchio, lo crede. La missione di Zelensky a Washington è stata doppiamente complicata: è andato a chiedere le armi adatte a spaventare il Cremlino dimostrando a Trump che servono a ottenere i cessate il fuoco. Zelensky ha sottolineato che, come per ogni guerra, per farla finire serve prima un accordo per un cessate il fuoco. Zelensky ha sottolineato che, come per ogni guerra, per farla finire serve prima un accordo per un cessate il fuoco. Zelensky ha sottolineato che, come per ogni guerra, per farla finire serve prima un accordo per un cessate il fuoco.

In Alaska Trump si era offeso e si è messo ad aiutare Kyiv. Ora è tornata l'illusione del negoziato

Milano. Dal vertice in Alaska del 15 agosto alla telefonata fra Donald Trump e Vladimir Putin, giovedì, sono passati 62 giorni durante i quali il presidente americano è diventato più agguerrito nei confronti della Russia: ha detto di essere deluso dal presidente russo, ha formulato una specie di strategia per debilitare l'economia russa, ha chiesto agli europei di smettere di comprare gas e petrolio russo, le sanzioni americane non sono state né aggiornate né rinforzate, ha dato il via libera all'Ucraina per colpire obiettivi militari ed energetici in territorio russo e ha condiviso informazioni di intelligence con gli ucraini, ha ventilato l'ipotesi di inviare missili a lunga gittata, i Tomahawk, a Kyiv e ha avuto un incontro "molto positivo" con il presidente ucraino, Volodymyr Zelensky, durante l'Assemblea generale dell'Onu. Si è detto: "lo spirito è però in fondo al programma". C'è scritto: "Nel corso della Giornata della giustizia verrà presentato il Comitato promotore per il No alla riforma costituzionale in materia di separazione delle carriere". Come i ventatori di pentole che proponevano la gita di un giorno da Portofino a Venezia a mille lire, e verso sera tiravano fuori le cassette. Ma alla fine prima le idee. Diranno pure che con la separazione delle carriere l'attentato a Ranucci (solidarietà) avrebbe avuto esito funesto? Che importa, basta vendere le pentole, o il No alla separazione delle carriere. (Maurizio Crippa)

(Pediuzzi segue nell'inserito XVI)

Vendere le pentole o la separazione delle carriere

Un breve post su X del senatore Matteo Crippa, che ha fatto un eventuale promesso dall'Ani, la Giornata della giustizia. Una "maratona di idee" (servirebbe un claim meno forte, detto in generale) cui sono invitati giovani, studenti, assessori e cittadini. Vengono, anzi, Maratona anche di cultura e spettacolo: ci saranno Gianni Sannino, Floris, Massimo Giannini (in quota giornalismo non parti-pazzi), Fiorella Mannoia e Viola Armani in quota varietà (intendiamo di idee,

Putin vuole riportare il rapporto con Trump a prima dell'Alaska. Una cosa li dividerà sempre

Roma. Per raggiungere Budapest, il capo del Cremlino, Vladimir Putin, dovrebbe affrontare un viaggio molto scomodo. La sua prima tappa non ha sbocchi sul mare, è al centro dell'Europa, confina con paesi che molto difficilmente darebbero all'Ucraina il permesso di sorvolare i loro cieli. L'Ungheria confina con l'Ucraina e sarebbe facile pensare che Putin possa tentare un sorvolo del paese che ha invaso. Haggjungere l'Europa è un'impresa e forse al capo del Cremlino resterebbe una sola opzione per recarsi al vertice con il capo del Cremlino, durante la telefonata di giovedì sera. L'unico punto di ingresso accessibile a un aereo da governo russo potrebbe essere la Serbia, che confina con l'Ungheria, ma che comunque è tortuoso raggiungere. (Pianinzi segue nell'inserito XVI)

In 62 giorni

In Alaska Trump si era offeso e si è messo ad aiutare Kyiv. Ora è tornata l'illusione del negoziato

Milano. Dal vertice in Alaska del 15 agosto alla telefonata fra Donald Trump e Vladimir Putin, giovedì, sono passati 62 giorni durante i quali il presidente americano è diventato più agguerrito nei confronti della Russia: ha detto di essere deluso dal presidente russo, ha formulato una specie di strategia per debilitare l'economia russa, ha chiesto agli europei di smettere di comprare gas e petrolio russo, le sanzioni americane non sono state né aggiornate né rinforzate, ha dato il via libera all'Ucraina per colpire obiettivi militari ed energetici in territorio russo e ha condiviso informazioni di intelligence con gli ucraini, ha ventilato l'ipotesi di inviare missili a lunga gittata, i Tomahawk, a Kyiv e ha avuto un incontro "molto positivo" con il presidente ucraino, Volodymyr Zelensky, durante l'Assemblea generale dell'Onu. Si è detto: "lo spirito è però in fondo al programma". C'è scritto: "Nel corso della Giornata della giustizia verrà presentato il Comitato promotore per il No alla riforma costituzionale in materia di separazione delle carriere". Come i ventatori di pentole che proponevano la gita di un giorno da Portofino a Venezia a mille lire, e verso sera tiravano fuori le cassette. Ma alla fine prima le idee. Diranno pure che con la separazione delle carriere l'attentato a Ranucci (solidarietà) avrebbe avuto esito funesto? Che importa, basta vendere le pentole, o il No alla separazione delle carriere. (Maurizio Crippa)

(Pediuzzi segue nell'inserito XVI)

I sicari di Khamenei

E' scappato in Iran l'uomo che in Svezia ha ucciso il rifugiato che diede fuoco al Corano

Roma. Nove mesi dopo che Salwan Momika, il rifugiato iracheno che aveva bruciato il Corano in Svezia, è stato ucciso, una sua apparizione a Stoccolma durante una diretta social, le autorità svedesi hanno individuato l'uomo accusato dell'omicidio. Scrive l'Expressen che Bahar Takkour, un svedese in altre attività criminali, è fuggito in Iran dopo aver assassinato Momika, che era sotto tutela delle autorità svedesi. Il pubblico ministero parla di "pianificazione accurata". Fonti di intelligence dicono che l'ordine e la preparazione portano al Corpo delle guardie della rivoluzione islamica. Il premier svedese, Ulf Kristersson, a gennaio aveva subito evocato "una potenza straniera" dietro l'omicidio di Momika. L'Iran era il naturale indicizzato per via dell'affaire Rusdie. Le Guardie rivoluzionarie dell'Iran avevano inviato quindici messaggi in svedese per chiedere la testa di Momika e il loro comandante in capo, Hossein Salami, aveva messo personalmente Momika: "Prima o poi la mano dei mujahid ti raggiungerà". Poi anche Ali Mohammad-Sir, l'uomo dell'ayatollah Ali Khamenei all'epoca della Forza Quds, responsabili delle operazioni clandestine iraniane all'estero, aveva detto che "chiunque insultò il Corano è condannato a morte". In un'intervista all'agenzia Telemohammadi-Sir aveva detto che Momika non sarebbe stato al sicuro "ovunque si trovasse".

Kamel Daoud, romanziere algerino vincitore dell'ultimo Premio Goncourt, su Momika ha scritto: "Potrebbe trattarsi di un uomo che brucia un libro o di un viglietta, di uno scrittore o di un passante con idee incrollanti. Il messaggio dei cartelli è potente e spaventoso: Colpiremo ovunque".

Hadi Matar, un libanese addestrato da Hezbollah, ha cercato di accreditare alla fatwa contro Rusdie, su Momika ha scritto: "Potrebbe trattarsi di un uomo che brucia un libro o di un viglietta, di uno scrittore o di un passante con idee incrollanti. Il messaggio dei cartelli è potente e spaventoso: Colpiremo ovunque".

Quando Khomeini scagliò la fatwa contro Rusdie, il dissidente polacco Adam Michnik scrisse: "Un mondo in cui un fanatico che governa l'Iran può pagare assassini a tutto il mondo è un mondo in cui nessuno è al sicuro". Era il 1989 e ancora sembra che non lo abbia capito. (Giulio Meotti)

LA BARBARIE CONTRO RANUCCI

Difendere la libertà di un giornalista per difendere la libertà di tutti

EDITORIALE A PAGINA TRE

Andrea's Version

Mi dichiaro innocente.

Quanto rumore è stato chiuso in redazione alle 20.30

Tra un mese il voto decisivo

La Chiesa americana elegge i vertici sotto gli occhi del suo Papa

Presentata la short list dei candidati alla presidenza della Conferenza episcopale. Dominano i conservatori

La questione "migranti"

Roma. Tra meno di un mese, nel corso dell'assemblea plenaria programmata dal 10 al 13 novembre, la Conferenza episcopale degli Stati Uniti rinnoverà i propri vertici. Saranno un momento cruciale per capire la rotta che i vescovi intenderanno seguire ora che a Roma c'è un Papa americano di Chicago, difficilmente in sintonia con le tradizioni cattoliche della Chiesa, scissa tra progressisti e conservatori. I prossimi presidente e vice-presidente saranno eletti a scrutinio segreto tra i dieci preeselezionati (coloro che cioè hanno passato una prima scrematura elettorale) se nessuno otterrà la metà più uno dei voti necessari per la votazione. Se il responso sarà ancora negativo, si andrà al ballottaggio fra i due che hanno ottenuto più consensi. E' interessante notare che nella lista dei preeselezionati figura la decina sono presuli di orientamento conservatore, a riprova che nonostante la "cura" bergogliana con un profondo cambiamento della compagine episcopale, la Chiesa ha cercato di mettere in disparte i "guerrieri culturali" della stagione giscardiana, la base resta per lo più lontana dall'ideologia liberale: ci sono mons. Robert E. Barron - il fondatore di "Word on Fire" e amico di Charlie Kirk, assai popolare sui social network - mons. Paul S. Coakley, mons. Alexander K. Sample e mons. Kevin C. Rhoades, tutti e tre solidi esponenti conservatori. Ascrivibili tra i moderati sono l'arcivescovo di Filadelfia mons. Nelson J. Pérez, successore di cardinali Charles J. Chaput, e quello di Boston mons. Richard G. Henning. Questi ultimi potrebbero ottenere diversi consensi fra chi preferisce un profilo più basso dell'episcopato sulla scena politica, cercando magari quell'unità perorata da Leone XIV sulle grandi questioni dal centro del dibattito pubblico ed ecclesiale, ma il fatto che siano di nomina recente - Pérez è a Filadelfia da cinque anni, Henning a Boston da uno - è meno sfavorevole. Di tendenza liberale e legati al cardinale di Chicago Blase Cupich sono mons. Charles C. Thompson di Indianapolis, mons. David J. Malloy di Hartford e soprattutto mons. Edward J. Weisenburger di Detroit. Quest'ultimo, successore del conservatore Alen H. Vigneron, pochi mesi dopo l'insediamento ha imposto una rivoluzione finita nel mirino dei settori più accesi della destra cattolica americana: strenuo oppositore della celebrazione della messa secondo l'uso antico, ha licenziato tre docenti al seminario locale perché rei di essersi opposti pubblicamente negli anni alla linea del pontificato di Francesco. (Mazzucchi segue a pagina quattro)



LEONE XIV

eletti a scrutinio segreto tra i dieci preeselezionati (coloro che cioè hanno passato una prima scrematura elettorale) se nessuno otterrà la metà più uno dei voti necessari per la votazione. Se il responso sarà ancora negativo, si andrà al ballottaggio fra i due che hanno ottenuto più consensi. E' interessante notare che nella lista dei preeselezionati figura la decina sono presuli di orientamento conservatore, a riprova che nonostante la "cura" bergogliana con un profondo cambiamento della compagine episcopale, la Chiesa ha cercato di mettere in disparte i "guerrieri culturali" della stagione giscardiana, la base resta per lo più lontana dall'ideologia liberale: ci sono mons. Robert E. Barron - il fondatore di "Word on Fire" e amico di Charlie Kirk, assai popolare sui social network - mons. Paul S. Coakley, mons. Alexander K. Sample e mons. Kevin C. Rhoades, tutti e tre solidi esponenti conservatori. Ascrivibili tra i moderati sono l'arcivescovo di Filadelfia mons. Nelson J. Pérez, successore di cardinali Charles J. Chaput, e quello di Boston mons. Richard G. Henning. Questi ultimi potrebbero ottenere diversi consensi fra chi preferisce un profilo più basso dell'episcopato sulla scena politica, cercando magari quell'unità perorata da Leone XIV sulle grandi questioni dal centro del dibattito pubblico ed ecclesiale, ma il fatto che siano di nomina recente - Pérez è a Filadelfia da cinque anni, Henning a Boston da uno - è meno sfavorevole. Di tendenza liberale e legati al cardinale di Chicago Blase Cupich sono mons. Charles C. Thompson di Indianapolis, mons. David J. Malloy di Hartford e soprattutto mons. Edward J. Weisenburger di Detroit. Quest'ultimo, successore del conservatore Alen H. Vigneron, pochi mesi dopo l'insediamento ha imposto una rivoluzione finita nel mirino dei settori più accesi della destra cattolica americana: strenuo oppositore della celebrazione della messa secondo l'uso antico, ha licenziato tre docenti al seminario locale perché rei di essersi opposti pubblicamente negli anni alla linea del pontificato di Francesco. (Mazzucchi segue a pagina quattro)

LA VITA E IL CINEMA | INTERVISTA

Un genio in castigo:

"Mi salva New York".

Parla Woody Allen

MONDIA NEGLI INSERITI VIII-IX





il Giornale



SABATO 18 OTTOBRE 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 247 - 1.50 euro**

159 232-071 il giornale tel. redazione

Editoriale

LUNGA VITA A UN NEMICO

di Alessandro Sallusti

Giù le mani da Sigfrido Ranucci, lunga vita a Sigfrido Ranucci che l'altra notte si è visto esplodere una rudimentale ma potenzialmente micidiale bomba sul cancello di casa. Mi auguro che chi di dovere ci faccia sapere al più presto da chi e perché è stata messa, ma chiunque siano gli attentatori, qualsiasi sia il movente, la gravità del fatto non cambia: intimidire o, peggio, provare a fare saltare in aria un giornalista è cosa da delinquenti mafiosi, per di più vigliacchi e fuori di testa. Sono certo che il collega non cambierà di un centimetro il suo modo di concepire libertà e professione, fa pure bene (al suo posto lo faremmo anche noi) e paradossalmente, almeno in questo, i suoi nemici bombaroli lo hanno rafforzato, anziché indebolito come probabilmente era nelle loro intenzioni. Paura e solidarietà personale a parte, non ci nascondiamo dietro un dito, a maggior ragione che il pericolo - ce ne compiaciamo - è stato scampato: quel suo modo di usare il servizio pubblico che gli è stato affidato - il programma Report su Rai Tre - a noi non è mai piaciuto e mai piacerà, così traccimante di faziosità, così impegnato a costruire teoremi allusivi per di più soltanto nei confronti di una parte politica, ovviamente quella di centrodestra. Lo chiamano giornalismo d'inchiesta, concetto certamente nobile, ma spesso abusato sia nell'enfasi sia nella sostanza, e utilizzato per coprire operazioni politiche - a volte veri e propri linciaggi - che nascono e si alimentano nella zona grigia della democrazia a tutti i livelli e in tutti i campi. Ma non condividere non può mai, per nessun motivo, diventare motivo per abbattere. Resta il diritto di Ranucci di fare come crede, resta quello di contrastare quel modello di giornalismo. Ma in un solo modo, che ovviamente non sono le bombe, bensì le non poche armi a norma di legge che la professione ci mette a disposizione. La verità non è esclusiva di qualcuno, qualsiasi storia può essere raccontata o quantomeno assemblata in modi diversi da quelli scelti da Report. E quello che abbiamo fatto in passato, è quello che continueremo a fare in futuro.

Moneta

Oggi in allegato con «il Giornale»: la bolla dell'Ia spaventa le Borse

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

IL GIORNALISTA DI «REPORT»

Attentato a Ranucci: la pista della mafia

Esplosione nella notte vicino alla sua auto: «Potevano uccidere». Solidarietà bipartisan

Felice Manti

■ Solidarietà a Sigfrido Ranucci. Un ordigno esplode sotto l'auto del conduttore di «Report» davanti alla sua abitazione di Campo Ascolano, alle porte di Roma. L'attentato ha danneggiato anche una casa. L'Antimafia sta indagando e si pensa a una intimidazione. La stranezza è il sistema di videosorveglianza, che pare assente in quel tratto di strada.

con De Feo alle pagine 4-5

IN ATTESA DELLA CONSULTA

Processo Visibilia-Inps sospeso per mesi: caso Santanchè chiuso

Luca Fazzo a pagina 9

la stanza di

Vittorio Feltri
alle pagine 20-21Gli insulti a Giorgia
e i silenzi ipocriti

I funerali di Stato

L'Italia saluta i tre carabinieri L'addio tra applausi e lacrime

Antonio Borrelli alle pagine 6-7



IL COMMENTO

DOLORE I funerali dei tre carabinieri

Il peso dei lutti sul pallottoliere delle emozioni

di Stefano Zurlo

Sul pallottoliere delle emozioni non tutte le morti sono uguali. C'è il lutto di Stato, quello che avvolge i tre carabinieri di Padova, che dura lo stretto necessario, un giorno, forse due, poi l'afflato si spegne e la coscienza (...)

segue a pagina 17

OK ALLA MANOVRA

Stipendi e famiglie la scelta di Meloni All'Italia la Serie A

di Adalberto Signore

■ L'Italia torna in serie A nelle valutazioni delle agenzie di rating. Ieri a tarda sera, mentre ancora non si era spento l'eco della conferenza stampa sulla manovra alla quale aveva partecipato a sorpresa la premier Giorgia Meloni, da Washington l'agenzia Dbrs comunicava di aver promosso il nostro Paese con il rating A dal precedente BBB. In mattinata la premier aveva rivendicato le scelte economiche proposte nella manovra da 18,7 miliardi.

con De Francesco e Scafi alle pagine 2-3

L'ANALISI

Niente retorica e tanta visione (senza deficit)

di Osvaldo De Paolini

Per una volta l'opposizione tace. E quando parla, persino Landini - non certo noto per slanci amorosi verso il governo -, ammette suo malgrado che la legge di bilancio «va nella direzione giusta». Non è un'illusione. È il riconoscimento, tardivo ma inevitabile, che questa è una manovra che sta in piedi. E che prova a far camminare l'Italia con scarpe buone, pur vestendosi con gli abiti stretti dei vincoli europei, della crescita debole e del debito pubblico monstre. Il governo Meloni, con il ministro Giancarlo Giorgetti (...)

segue a pagina 17

INCONTRO CON ZELENSKY

Trump frena sui missili a Kiev

Donald: «Pace senza Tomahawk. Servono a noi»

Valeria Robecco

■ Bilaterale alla Casa Bianca tra Donald Trump e il presidente ucraino Volodymyr Zelensky. «Spero di poter finire la guerra in Ucraina senza dover dare i Tomahawk a Kiev», spiega il tycoon.

con De Remigis e Fabbri alle pagine 10-11

PENDE IL MANDATO D'ARRESTO

Il vertice di Budapest: per Putin il rebus dei voli e lo spettro della Cpi

Basile a pagina 11

GIÙ LA MASCHERA

FRAINTENDIMENTI

di Luigi Mascheroni

In tempi drammatici di femminicidi fa piacere rivedere girare la campagna di comunicazione contro la violenza psicologica sulle donne lanciata tempo fa dalla Regione Emilia-Romagna. Ve la ricordate? Lo slogan è «Se te lo dice è VIOLENZA», cui seguono una serie di frasi vere, tipiche di certi uomini quando si rivolgono alla loro compagna. «Se mi lasci ti rovino» o «Perché sei vestita così?» o «Stai zitta, ubbidisci».

Una pubblicità perfetta. Ci permetta, però, di aggiungere altri spunti. «Se ti tira i capelli è solo un gesto affettuoso». «Se ti dà della zoccola in realtà intendeva cortigiana». «Se ti dà della



cortigiana è solo il femminile di cortigiano», come dice Laura Boldrini, la cortigiana di Landini. «Dire cortigiana è un buffetto», come dice Concita De Gregorio. Ma se chiami la De Gregorio «Concita» beh, «Non capisco perché chiami me per nome e tutti gli altri per cognome». «Se insulti un politico di destra non è un insulto, è la verità». «Se dici la verità a un politico di sinistra non è la verità, è un insulto». «Non si sa perché ma a sinistra sono tutti professionisti, a destra tutte professioniste». «A sinistra si dice sessismo, a destra vittimismo». «Se gli studenti oltraggiano la ministra dell'Università è sano ribellismo giovanile». «Se un preside vieta la minigonna in classe è tossico maschilismo patriarcale». E comunque a sinistra è «satira», a destra «istigazione all'odio». Il guaio è che - ad esempio fra Landini e la Boldrini - non ci sono differenze. Uno è un uomo senza morale. L'altra, anche.

E speriamo di non essere fraintesi.

SCARICA INTAXI

L'APP LEADER IN ITALIA
PER VIAGGIARE IN TAXI

www.intaxi.it



IL GIORNO

SABATO 18 ottobre 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

QWEEKEND
L'INTERVISTA
LUCIA
MASCINO

Magazine
SPORT

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



UE DISARMATA

CORTENO GOLGI Domani la canonizzazione

Suor Maria Troncatti
la santa missionaria
«Simbolo di speranza»

Prandelli a pagina 21



Il Festival a Firenze

**Luce! accende
le emozioni
senza filtri**

Servizi alle p. 28, 29 e 30



Sì alla manovra da 18 miliardi Meloni: priorità alla famiglia

La premier rivendica il calo delle tasse e le misure per le pensioni: «Legge seria»
Tajani: dalle banche un contributo per la sanità. Mattarella: salari reali troppo bassi

Arminio, Marin, Passeri,
Troise e Piero Fachin
da p. 6 a p. 11

DALLE CITTÀ

GARLASCO Bozzola, Savu promette «rivelazioni»



**Il Riesame ridà
pc e telefonini
all'ex pm Venditti
«Non le agende»**

Raspa e G. Moroni a pagina 19

MONZA Il dolore al costato, l'allarme, il decesso

Detenuto muore dopo una lite
Giallo in carcere: tre indagati

Crippa a pagina 23

LOMELLINA Aveva ventisette addetti

Scoperto ristorante fantasma
Maxi multa al titolare

Zanichelli nelle Cronache

LODI Mascheroni al posto di Scotti

**Presentato
il neo assessore
«Non sono qui
per caso»**



Raimondi Cominesi nelle Cronache



La guerra in Europa

**Trump riceve
Zelensky:
incontri separati
con Putin**

Ottaviani alle p. 12 e 13

L'analisi

Il tycoon in Ucraina
può imporsi
come a Gaza

Bruno Vespa a pagina 17

In migliaia
a Padova
per i funerali
dei carabinieri
morti a Castel
d'Azzano
L'ultimo saluto
del presidente
Mattarella
ai famigliari



dall'inviata Rita Bartolomei alle p. 2 e 3

Rafforzata la scorta a Ranucci
«Mia figlia poteva morire»

**Bomba esplode
davanti alla casa
del conduttore
di Report: hanno
alzato il tiro
Indaga l'Antimafia**

D'Amato, Polidori e G. Rossi alle p. 4 e 5



Sigfrido Ranucci saluta commosso
il presidio di solidarietà alla Rai

Femminicidio a Milano, l'autopsia
Cervia, i vicini: Soncin schivo

Pamela uccisa
da trenta coltellate
«inferte con rabbia»
L'ultimo messaggio
dal telefonino:
«È qui, ho paura»

Giorgi, Palma e Bedeschi a pagina 18

VIVINDUO

**FEBBRE e DOLORI
INFLUENZALI**

**CONGESTIONE
NASALE**

15 MINUTI



Oggi su Alias

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



Domani su Alias D

LUCIANO BERIO Il compositore nasceva il 24 ottobre 1925. Un pensatore musicale del tutto aperto alla contemporaneità



Visioni

FONDAZIONI LIRICHE Il nuovo Codice dello spettacolo è un progetto di occupazione governativo

Cristiano Chiarot pagina 14

■ CON ESSENZIALMENTE PANTOF
+ EURO 2,30
■ CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,30

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

SABATO 18 OTTOBRE 2025 - ANNO LV - N° 247

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Manovra Il rigore a vuoto e la spirale verso la povertà

EMILIANO BRANCACCIO

Il governo dei sovranisti pentiti continua il suo percorso rieducativo. Meloni e Giorgetti presentano una manovra pienamente addomesticata alle nuove regole di bilancio europee. L'effetto, guarda caso, rievoca le antiche bizzarrie dell'austerità: con la crescita vicina allo zero e i rischi di una nuova crisi all'orizzonte, anziché bilanciare con una manovra espansiva l'Italia si impegna a schiacciare ulteriormente il deficit annuale. La stretta porterà almeno un calo del debito pubblico accumulato? Difficile dir poco. La Bce non è più accomodante come un tempo, i tassi d'interesse al netto dell'inflazione sono tornati a mordere e l'onere finanziario sta risalendo. Si riaffaccia così il paradosso dell'assurdità dei sacrifici: il paese stringe la cinghia ma i conti pubblici continuano a peggiorare.

— segue a pagina 3 —

Il governo partorisce una manovra da 18,7 miliardi che non affronta nessuno dei nodi. Elargisce pochi euro di elemosina al ceto medio e dà un buffet alle banche. In attesa della stangata per il riarmo

pagine 2, 3



Poco e niente

LA PACE DEI TOMAHAWK

Ora l'Ucraina, Trump versione Nobel

■ La terza volta di Zelensky alla Casa bianca mostra che i rapporti con Donald Trump sono cambiati davvero. Trump lo chiama «grande leader, uomo coraggioso e alleato con il quale ora si va «molto d'accordo», ma sui Tomahawk è chiaro: «Rappresentano un'escalation, questo è certo» e a quel punto si lancia in un elogio

quasi romantico di quanto questi missili siano devastanti e precisi, «stiamo per decidere se fornirli, siamo qui per questo, ma preferiremmo che la guerra finisse senza doverne parlare».

Con queste premesse il presidente degli Stati Uniti, in cerca della «seconda pace», organizza il vertice di Budapest con

Putin. L'appuntamento non è ancora fissato, ma Viktor Orbán già ci monta la campagna elettorale per le elezioni del 2026. L'Europa spiazzata si rassegna. Il mandato di cattura internazionale non sembra essere un problema, ma serve un lasciapassare per lo spazio aereo.

ANGIERI E BERARDI, PAGINE 8, 9

AMERICA OGGI

No Kings, anti-trumpisti in strada

■ Oltre 2600 manifestazioni in centinaia di città: il No Kings Day anti-trumpista torna oggi nelle strade degli Usa dopo le grandi manifestazioni di giugno. Ma questa volta la Casa bianca usa l'artiglieria pesante:

nuove leggi anti-terrorismo, retorica al veleno contro i «criminali Antifa», mobilitati l'esercito (con una «esercitazione»), la polizia, gli agenti anti-migra e persino l'agenzia delle tasse.

CELADA, CATUCCIA PAGINA 10

Archi di trionfo Due guerre fra loro inconfrontabili

TOMMASO DI FRANCESCO

Il grande imperatore «pacificatore» - grato a tutte le guerre precedenti, democratiche o bipartisan - gioca con il modellino dell'arco di trionfo che vuole costruire a Washington a sua imperitura fama; invia la Guardia nazionale nelle città Usa contro ogni protesta e contro i migranti; intanto nel segno del ministro della difesa diventato «di guerra», segnale del suo isolazionismo aggressivo - dai dazi ai conflitti armati da gestire da lontano mentre gli alleati fanno acquisti - monstre di armi Usa - ecco che dà mandato alla Cia per una nuova guerra sporca, ora «sul terreno» dopo l'invio di navi militari, contro il fragile e a rischio sclerosi Venezuela. E dopo la «pace» a Gaza vuole affrontare la guerra in Ucraina «ingloriosa» e, pur deluso da Putin dopo le promesse in Alaska.

— segue a pagina 9 —

SOLIDARIETÀ BIPARTISAN Una bomba sotto casa di Sigfrido Ranucci



■ L'ordigno è deflagrato alle 22.17 di giovedì sera, incendiando l'auto del giornalista sotto scorta Sigfrido Ranucci. Auto ferma appena fuori dal cancello della sua abitazione, in provincia di Roma. «Un salto di qualità» è la definizione che lo stesso conduttore della trasmissione Report ha dato dell'esplosione. GAMBIRASI A PAGINA 5

TeleMeloni Il clima d'odio e l'attacco al servizio pubblico

GIULIANO SANTORO

Dopo mesi di allarmi sul «clima d'odio» contro il governo, improbabili emergenze sul ritorno degli «anni Settanta» e pistole sulla violenza politica, alla fine la bomba è arrivata: ha colpito a Sigfrido Ranucci, giornalista tutt'altro che gradito alla destra al potere.

— segue a pagina 5 —

STRISCIA SENZA CIBO Corpi da scavare, valichi chiusi: Gaza nella stretta



■ «Nessun aiuto senza i corpi di tutti gli ostaggi». Kafah resta chiusa, i camion di cibo transitano altrove ma col contagocce, la tregua resta appesa a un filo. I corpi israeliani sono sotto tonnellate di macerie, quelli palestinesi restituiti in parte sono in condizioni terribili: ormai anche i cadaveri sono merce di scambio. GIORGIO, RIVA A PAGINA 7



Prima Italiana Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, DapC/PM/23/2103
e 01/2025-2-131011



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 287

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

Fondato nel 1892



Sabato 18 Ottobre 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Galà al San Carlo per la prima del nuovo "Ricciardi"
Prix Italia, anteprime e visite ai set
la Rai porta a Napoli le tv di 60 Paesi

Luciano Giannini in Cronaca



La Festa del Cinema
Virzi torna in sala
con "Cinque secondi"
«Dolore e speranza
nel mio film»

Titta Fiore in Cronaca



L'editoriale

**LO ZAR
E DONALD
TRA PACE
E AFFARI**

di Bruno Vespa

Un alto funzionario dell'Unione Europea ha detto ieri che Trump è stato tradito da Putin dopo la trionfale accoglienza che a Ferragosto gli ha riservato in Alaska. La domanda è se anche stavolta il presidente degli Stati Uniti sia disposto a farsi imbrogliare. Putin è un negoziatore di eccezionale abilità. Sta massacrando l'Ucraina puntando soprattutto alle centrali elettriche per lasciarne gli abitanti al freddo nell'inverno in arrivo. Non si cura se di tanto in tanto ci sono vittime civili e va avanti tentando di conquistare territori pur non guadagnando da mesi spazi significativi.

Teme moltissimo i missili Tomahawk che Zelenskij stava per ottenere da Trump (glielo ha confermato lo stesso presidente ucraino) e appena sentito puzza di bruciato ha riaperto il forno negoziale ottenendo dal presidente americano l'impegno ad un incontro a Budapest, dove gioca in casa perché Orban è il leader europeo meglio disposto nei suoi confronti. A svegliarlo è servita anche la richiesta di Trump al leader indiano Modi di non comprare più petrolio della Russia.

Nella lunga telefonata fra Trump e Putin si è parlato di nuovo di "affari", parola profumatissima che nel vocabolario del presidente americano è scritta a caratteri cubitali. Il problema è di capire di quali affari si tratti e quale ne sia il costo per l'Ucraina e per l'Europa. Nelle condizioni attuali, paradossalmente Putin non può permettersi di finire la guerra. Ha due milioni e mezzo di persone sotto le armi, compresi i riservisti e hanno uno stipendio tre volte superiore a quello dei normali lavoratori. Riconvertire una economia di guerra richiede anni di sacrifici e Putin in questo momento non può permetterseli. L'aiuto di Trump gli serve non tanto per sottrarre all'Ucraina i territori occupati finora, ma per avere un patto commerciale che consenta all'economia russa di ristabilirsi rapidamente. Trump considera la Cina il suo nemico mortale dei prossimi anni e vuole strappare Putin da Xi Jinping. A quale prezzo?

Dopo l'umiliazione di febbraio e la riabilitazione ai funerali di Papa Francesco ieri sera Trump ha invitato Zelenskij a pranzo (la cena, per il fuso italiano). Il presidente ucraino ha visto che quando il suo collega americano vuole usare la forza ci riesce anche in condizioni proibitive come quelle di Gaza. Sa che Trump potrebbe mettere in ginocchio Putin in poche settimane con le armi e con le sanzioni. Vuole farlo? Ripeterà a Zelenskij il discorso già fatto in passato, consigliandogli (o imponendogli?) di lasciare a Putin i territori conquistati con garanzie di sicurezza per l'Ucraina? Trump incontrerà presto Putin e solo allora si saprà davvero se concederà a Zelenskij i missili Tomahawk oppure si comincerà a parlare della difficile pace. Un fatto è certo oggi il vero nemico di Putin è l'Europa e non più gli Stati Uniti. La dignità e la difesa dell'Ucraina costano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Verso le Regionali / Il centrosinistra

DE LUCA TOGLIE IL NOME DALLA SUA LISTA

Dopo il faccia a faccia con Fico il governatore fa un passo indietro De Luca jr mediatore su richiesta di Schlein

Mano tesa del governatore De Luca, che raccoglie il forte invito di Fico. Via il nome dalla lista.

Pappalardo a pag. 7

La proposta

L'agenda Manfredi per la Regione: casa e trasporti Napoli al centro

Luigi Roano a pag. 7

Verso le Regionali / Il centrodestra

Caserta: 100 amministratori con Forza Italia
Cirielli raccoglie l'appello dei vescovi sul voto

Adolfo Pappalardo a pag. 8

Manovra, più fondi a famiglie e sanità

► Misure per 18,7 miliardi, giù l'Irpef al ceto medio. Otto miliardi alle imprese. Meloni: legge seria
 Mattarella: squilibri sui salari. Rating, con Dbrs l'Italia torna in serie A. Giorgetti: grande orgoglio

Incontro negli Usa

Trump riceve Zelensky:
«Putin vuole l'intesa
la guerra può finire»

Incontro negli Usa tra Trump e Zelensky, per discutere del percorso di dialogo con l'Urss. «Ho parlato con Putin - ha detto Donald - vuole l'intesa, la guerra può finire».

Evangelisti e Rosana a pag. 11

SE LA CINA RIESCE AD ATTIRARE TALENTI

di Romano Prodi

Nel corso della prossima settimana, tra il 20 e il 23 di ottobre, 1370 componenti del vertice del Partito Comunista Cinese si riuniranno per iniziare la preparazione del nuovo piano che dovrà guidare il paese per i prossimi cinque anni.

Continua a pag. 35

Sette gare in 22 giorni, oggi via a Torino. Conte: ho bisogno di tutti



«NAPOLI, VAI AL MASSIMO»

Gennaro Arpaia

«Serve pazienza». Antonio Conte lo ripete a tutti alla vigilia della gara di oggi a Torino, primo di sette importanti match in 22 giorni. C'è un tour de force davanti, ma l'allenatore

non ci pensa. O almeno sarà un appuntamento alla volta: il Torino è il primo, avversario tosto, compatto. Ma il tecnico azzurro, a proposito dell'apporto dei suoi, osserva e sprona: «Ho bisogno di tutti, dell'apporto di ciascuno».

A pag. 15

Bassi, Santonastaso e Sciarrà alle pagg. 2 e 3

Attentato a Ranucci bomba sotto l'auto La pista degli ultrà

► Un chilo di esplosivo fatto deflagrare davanti alla casa del giornalista di Report. Solidarietà bipartisan

Alessia Marani

A Campo Ascolano (una frazione di Pomezia) una bomba artigianale è esplosa alle 22 davanti al cancello della villetta del giornalista Sigfrido Ranucci, danneggiando la sua vettura, una Opel Adam, e l'auto della figlia. Per gli investigatori si tratta di un'azione studiata nei dettagli.

A pag. 8
Pigliautile a pag. 8

Le indagini

Quei collegamenti
tra la curva interista
e la mala albanese

Valeria Di Corrado

Gli investigatori, per l'attentato a Ranucci, seguono anche la pista della vendetta ultrà.

A pag. 9

Il piano della Commissione

Patto per il Mediterraneo
la Ue investe 42 miliardi:
cooperazione e sviluppo

Imprese, cultura e sicurezza, la Ue investe 42 miliardi nel Patto per il Mediterraneo. Bruxelles scommette sull'integrazione.



grazie finanziando 100 progetti di integrazione.

Santonastaso a pag. 2

Porti: arriva la Spa unica

Antonino Pane a pag. 13



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 147 - N° 287
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2003 conv. L.48/2004 art.1 c.1 DDB RM

NAZIONALE



Sabato 18 Ottobre 2025 • S. Luca evangelista

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

La serie Rail-Disney+
Yaman è Sandokan
«Il ruolo della vita
lo eroe come lui»

Ravarino a pag. 25



Il film su Monteiro
Il sogno di Willy
ucciso in 40
secondi di odio

Satta a pag. 24



All'Olimpico c'è l'Inter
Sfida al vertice
La grande notte
della Roma

Nello Sport



Competizione globale

SE LA CINA
È CAPACE
DI ATTIRARE
TALENTI

Romano Prodi

Nel corso della prossima settimana, tra il 20 e il 23 di ottobre, i 370 componenti del vertice del Partito Comunista Cinese si riuniranno per iniziare la preparazione del nuovo piano che dovrà guidare il paese per i prossimi cinque anni. Un piano che, per avere successo, dovrà segnare un cambiamento radicale della politica cinese. La Cina è già la seconda economia del mondo e, ragionando non in termini di Prodotto Interno Lordo (PIL), ma di Parità di Potere d'Acquisto, ha già da alcuni anni il primato. Ha raggiunto il primo posto nell'export mondiale e da sola supera il 30% dell'intera produzione industriale del pianeta, contribuendo per un uguale percentuale alla crescita mondiale. Il mondo sta però velocemente cambiando e, con esso, deve cambiare anche la Cina. Nuovi protagonisti stanno crescendo in tutti i continenti e gli Stati Uniti pongono barriere sempre più elevate alle esportazioni cinesi. Il grande paese asiatico, pur conservando uno straordinario dinamismo, non è più in grado di crescere ad una percentuale a due cifre, anche se sta riuscendo a mantenere uno sviluppo non lontano dal 5%. Nella classe dirigente cinese è tuttavia sempre più forte la consapevolezza che nemmeno questo tasso di crescita potrà essere mantenuto senza i radicali cambiamenti sui quali si dovranno pronunciare i 370 rappresentanti del vertice del partito. Il primo doveroso cambiamento è nell'aumento dei consumi interni (...)

Continua a pag. 27

Trump riceve Zelensky: «La guerra può finire»

► Donald assicura: Putin vuole l'intesa
Kiev chiede garanzie
Mauro Evangelisti

Trump assicura che «farà finire la guerra» tra Russia e Ucraina. E dice: «Spero che i Tomahawk non siano necessari»

Alle pag. 6 e 7
Rosana a pag. 6

Funerali di Stato a Padova: «Il nome dei giusti inciso nella roccia»

L'inchino dell'Italia ai tre carabinieri uccisi

PADOVA Colori del tricolore e folla commossa hanno avvolto i funerali dei tre carabinieri morti nella strage di Castel d'Azzano, celebrati nella basilica di Santa Giustina a Padova. Presenti il presidente Mattarella, la premier Meloni e quasi tutto il governo, in un si-



lenzio solenne rotto solo dal saluto militare e dal rombo delle moto dell'Arma. Monsignor Saba, nell'omelia, ha ricordato il sacrificio dei tre servitori dello Stato. Il ministro Crosetto: «Il loro nome inciso nella roccia»

Pederiva a pag. 13

Uomini e tecnologie

QUALE FUTURO
AVRÀ IL LAVORO
AI TEMPI DELL'IA

Guido Boffo

Nel 2006 Nicolas Carr, giornalista esperto di tecnologia (...)

Continua a pag. 27

Misure per famiglie e imprese

► Manovra da 18,7 miliardi. Meloni: legge seria, priorità fisco e sanità. Irpef giù al ceto medio
Aiuti ai separati, 8 miliardi alle aziende. Mattarella: squilibri sui salari. E Dbrs alza il rating ad 'A'

Colpo di scena nell'inchiesta: «Non è stato un incidente»



Morte del patron di Mango: indagato il figlio

Monica Cruz e Isak Andic, presidente di Mango, scomparso nel 2024

Pace a pag. 15

Bassi, Dimito, Pira e Sciarra da pag. 2 a pag. 4

Attentato a Ranucci bomba sotto l'auto La pista degli ultrà

► Un chilo di esplosivo fatto deflagrare davanti alla casa del giornalista di Report. Solidarietà bipartisan

Alessia Marani

A Campo Ascolano (frazione di Pomezia) una bomba artigianale è esplosa alle 22 davanti al cancello della villetta del giornalista Sigrifo Ranucci, danneggiando la sua Opel Adam e l'auto della figlia. Per gli investigatori si tratta di un'azione studiata nei dettagli.

A pag. 10
Pigiante a pag. 10

Le indagini

Quei collegamenti
tra la curva interista
e la mala albanese

Valeria Di Corrado

Gli investigatori seguono anche la pista della vendetta ultrà.

A pag. 11

Con Unimarconi



Riparte il Master
in giornalismo
del Messaggero

Giampiero Valenza

È alla seconda edizione il percorso che Unimarconi realizza con il quotidiano di via del Tritone.

A pag. 21



MDS
EXPRESS COURIER
Veloci e Sicuri

SPEDIZIONI ESPRESSE
In 24 h
NAZIONALI ED INTERNAZIONALI

info@mdsexpress.it
www.mdsexpress.it

06.6539711 - 339.3815684

Il Segno di LUCA

TORO,
NUOVE ENERGIE

La Luna sempre in Vergine ritrova la sua forza e te la trasmette, in un messaggio silenzioso che ti consente di trasformare il fine settimana in un gioco piacevole. D'un tratto disponi di molte più energie di quante non credevi, forse è per la semplice idea del riposo, forse è perché riesci a riconnetterti con il tuo lato più semplice e puro. E l'amore diventa occasione di un divertimento che non fai che rinnovare. **MANTRA DEL GIORNO** Nascoste nel mare ci sono montagne.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 27

* Tardien 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* € 6,90 (Roma)

il Resto del Carlino

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

SABATO 18 ottobre 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

QWEEKEND
L'INTERVISTA
LUCIA
MASCINO

Magazine
SPORT
FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

RIMINI In campo i legali dei figli della vittima

**Omicidio di Pierina,
indagati gli odiatori web
«Vogliono depistare»**

Zuppiroli a pagina 18



Il Festival a Firenze

**Luce! accende
le emozioni
senza filtri**

Servizi alle p. 28, 29 e 30



Sì alla manovra da 18 miliardi Meloni: priorità alla famiglia

La premier rivendica il calo delle tasse e le misure per le pensioni: «Legge seria»
Tajani: dalle banche un contributo per la sanità. Mattarella: salari reali troppo bassiArminio, Marin, Passeri,
Troise e Piero Fachin
da p. 6 a p. 11DALLE CITTÀ
CESENA Dal 24 al 26 ottobre
**Giuseppe Laterza
lancia Agorà
«È un festival
coraggioso»**

Spaggiari nel Fascicolo locale

BOLOGNA Colpito dalla trave dell'autostart

**Ippodromo, incidente choc
Spettatore in pericolo di vita**

Mastromarino in Cronaca

BOLOGNA Due anni e sei mesi a Faiez

**Morì precipitando dal balcone
L'ex condannato per stalking**

Tempera in Cronaca

IMOLA Sequestrati 2.400 strumenti di lavoro

**Salone di bellezza
nel garage:
estetista abusiva
finisce nei guai**


In Cronaca



La guerra in Europa

**Trump riceve
Zelensky:
incontri separati
con Putin**

Ottaviani alle p. 16 e 17

L'analisi

**Il tycoon in Ucraina
può imporsi
come a Gaza**

Bruno Vespa a pagina 16

**In migliaia
a Padova
per i funerali
dei carabinieri
morti a Castel
d'Azzano
L'ultimo saluto
del presidente
Mattarella
ai famigliari**


L'ABBRACCIO

dall'inviata Rita Bartolomei alle p. 2 e 3

Rafforzata la scorta a Ranucci
«Mia figlia poteva morire»
**Bomba esplode
davanti alla casa
del conduttore
di Report: hanno
alzato il tiro
Indaga l'Antimafia**

D'Amato, Polidori e G. Rossi alle p. 4 e 5

Sigfrido Ranucci saluta commosso
il presidio di solidarietà alla RaiCervia, i vicini: lui poco socievole
L'ultimo messaggio di lei: è matto
**Il killer di Pamela
viveva come
un fantasma
L'autopsia:
la ragazza uccisa
con 30 coltellate**

Bedeschi a pagina 19

**FEBBRE e DOLORI
INFLUENZALI**

**CONGESTIONE
NASALE**

VIVINDUO è un medicinale
a base di paracetamolo
e pseudoefedrina che può avere
effetti indurenti sul naso (gonfiore
e ostruzione) e ridotta
sensibilità all'azione del
farmaco. Autorizzazione del
Ministero della Sanità.

VIVINDUO
FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

può
iniziare
ad agire
dopo

**15
MINUTI**

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



L'iniziativa

Per i 160 anni di storia
il 9 novembre
al Mudec di Milano
il Sole 24 Ore
incontra i lettori

Domenica 9 novembre al Mudec
le redazioni del Sole 24 Ore
saranno protagoniste in una serie
di incontri con i lettori e i
rappresentanti delle istituzioni,
— a pagina 5



FTSE MIB 41758,11 -1,45% | SPREAD BUND 10Y 78,96 +0,45 | SOLE24ESG MORN. 1539,24 -0,49% | SOLE40 MORN. 1560,48 -1,42% | Indici & Numeri → p. 15-19

Via alla manovra da 18 miliardi

La legge di Bilancio



Arriva l'ok del Consiglio
dei ministri alle misure
economiche per il 2026

Giorgetti: nessun aumento
della pressione fiscale,
distribuzione ai più deboli

Taglio dell'Irpef, misure per fami-
glie e imprese. E poi una nuova rot-
tammazione. Oltre alla stretta su
banche e assicurazioni. La mano-
vra che è stata approvata ieri dal
Consiglio dei ministri, vale circa 18
miliardi ed è stata varata dopo
un'aspra trattativa proprio sulle
banche. Per il ministro dell'Econo-
mia, Giancarlo Giorgetti, «tutti
hanno capito che non c'è un'opera
di aumento della pressione ma di
redistribuzione» a sostegno dei
più deboli.



Emanuele
Orsini,
Presidente
di Confin-
dustria

CONFINDUSTRIA

Orsini: «Meloni,
imprese al
centro. Un buon
primo passo»

«La premier ha parlato di 8
miliardi per le imprese, 2,3
per le Zes e, insieme ai
sindacati, abbiamo chiesto
la decontribuzione dei
contratti. Quindi su queste
cose abbiamo dialogato.
Risultato: un buon primo
passo. Lavoriamo per un
piano triennale».

3,10%

RENDIMENTO CRESCENTE
Il tasso minimo garantito del BTP
Valore al quarto e quinto anno, che
sale al 4% nel sesto e settimo
anno. Nei primi tre anni il ren-
dimento è al 2,60%

NUOVA EMISSIONE

BTP Valore, tasso
minimo al 2,6%
ma chi lo tiene
dopo il terzo anno
incassa fino al 4%



Giorgia Meloni. La presidente del Consiglio: «Una manovra che considero molto seria, equilibrata, che va letta nel solco delle precedenti in una logica di continuità»

INTERVISTA A GIORGIA MELONI
«Una finanziaria
per il Paese
e le imprese»

Maria Latella
— alle pagine 2 e 3

“
LE IMPRESE
Abbiamo fatto tutto
il possibile per le
aziende e puntiamo
ad aggiungere altre
risorse

“
LA DECISIONE
SULLE BANCHE
Trovo che il punto
di caduta che ha
trovato la
maggioranza sia
molto equilibrato

Le novità su fisco, pensioni, imprese

I contenuti

Secondo scaglione Irpef
al 33%, prorogato lo stop
alla plastic e sugar tax

Due miliardi sui salari e quasi 3,5
in tre anni sulla famiglia e per la
lotta alla povertà. Poi ancora 9
miliardi nel triennio per l'abbas-
samento del secondo scaglione
Irpef dal 35 al 33% oltre a fondi
per la sanità e per la proroga del-
lo stop a plastic e sugar tax. Ecco
le novità e i numeri della mano-
vra che ha avuto il via libera in
Consiglio dei ministri e che si
appresta a vivere i successivi
passaggi per l'approvazione in
Parlamento.

Dal taglio dell'Irpef alla stretta sulle banche



IRPEF
Riduzione dal 35 al 33%
dell'aliquota per i redditi
fra 28mila e 50mila euro



SALARI
Tassazione al 5% degli
aumenti contrattuali per
redditi fino a 28mila euro



PENSIONI
Lavoratori gravosi e
usuranti esclusi dall'au-
mento dell'età



ROTTAMAZIONE
Quinta sanatoria delle
cartelle con pagamenti
fino a nove anni



FAMIGLIA
L'abitazione principale
esce dal calcolo dell'Isee
fino a 92mila euro



BONUS CASA
Proroga degli sconti sui
lavori per la prima (50%)
e la seconda casa (36%)



IMPRESE
Torna il superammorta-
mento per gli investi-
menti. Bonus per le Zes



BANCHE
Prelievo del 27,5%
per liberare le riserve
e aumento dell'Irap

— Le principali indicazioni delle novità previste dalla manovra per il 2026 in otto pillole tematiche

L'ORO HA FATTO LA STORIA.
Dal 1929 Obrelli è la storia dell'oro.

ORO - GIOIELLI - MONETE
OBRELLI
DAL 1929
www.oro.obrelli.it

LAVIS (Trento) | TRENTO | MILANO
info@obrelli.it | ☎ 0461 242040 | 338 8250553

VENDIAMO E ACQUISTIAMO LINGOTTI E MONETE ALLE MIGLIORI CONDIZIONI.

PANORAMA

POTERE D'ACQUISTO

**Mattarella: i salari
bassi contrastano
con i robusti
premi ai dirigenti**

«Alla robusta crescita dell'econo-
mia dopo il Covid non è corri-
sposta la difesa e l'incremento
dei salari reali, mentre robusti
premi hanno riguardato taluni
fra i dirigenti». Lo ha detto
Sergio Mattarella alla cerimonia
di consegna delle Stelle al Merito
del Lavoro.

SUMMIT ALLA CASA BIANCA

**Zelensky a Trump: con te la
pace. «Senza Tomahawk»**

Il presidente Usa Donald Trump
ha detto ieri di «spere di poter
finire la guerra in Ucraina senza
dover dare i Tomahawk». Per
l'ucraino Volodymyr Zelensky:
Trump può portare la pace

BUSSOLA & TIMONE

**QUEI QUATTRO
DISCORSI
A FIN DI BENE**

di Giovanni Tria — a pagina 6

FALCHI & COLOMBE

**EDUCAZIONE
FINZIARIA E
EURO DIGITALE**

di Donato Masciandaro
— a pagina 6

STIME AL RIBASSO

**Bankitalia taglia il Pil
del 2026 dallo 0,8 allo 0,6%**

Bankitalia conferma l'aumento
del Pil dello 0,6% quest'anno ma
taglia la previsione per il 2026
dallo 0,8 allo 0,6% per la perdita
di competitività del nostro
export causa dazi.

ORDIGNO SOTTO L'AUTO

**Bomba sotto casa Ranucci
Indaga l'Antimafia**

Un ordigno è esploso a Pomezia
sotto la casa del giornalista
Sigfrido Ranucci, facendo
esplodere la sua auto e quella
della figlia. Indaga l'Antimafia.
Solidarietà dai partiti.

Motori 24

Massimo Mambretti — a pag. 8

Food 24

Alessio Romeo — a pag. 10

AI LETTORI

A causa di una protesta sindacale
dei giornalisti del Sole 24 Ore
oggi il giornale esce incompleto



STASERA L'ANTICIPO DELLA 7ª GIORNATA
Per Gasperini e la Roma all'Olimpico
esame di maturità contro l'Inter di Chivu

Pes e Turchetti alle pagine 26 e 27



LE ISTITUZIONI AI FUNERALI DI STATO
L'ultimo saluto ai carabinieri morti
Abbraccio del presidente Mattarella

Manni a pagina 5

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
immobilità con stile ogni tuo sogno

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
immobilità con stile ogni tuo sogno

San Luca, Evangelista

Sabato 18 ottobre 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 288 - € 1,50* (con Moneta)

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

Solidarietà bipartisan dopo l'attentato al giornalista Sigrifo Ranucci
Ma per i guru della sinistra, da Lerner a Saviano, la colpa è del governo
E le femministe Schleim e Boldrini riescono perfino nell'impresa di difendere
il «patriarca» Landini che aveva dato della «cortigiana» alla premier Meloni

GLI SCOPPIATI SONO LORO

INTERVISTA AL POLITOLOGO

Pasquino: «Querele e minacce
Basta con le intimidazioni
Landini? Deve solo scusarsi»

Sirignano a pagina 2

L'ATTENTATO

Quella bomba
e l'auto distrutta
«Così mia figlia
poteva morire»

Ordigno rudimentale
a casa del giornalista
Storace ritira le querele
«Basta solidarizzare solo
con chi la pensa come noi»

alle pagine 2 e 3



Buzzelli, Campigli
e Di Capua
da pagina 2 a 4

La solidarietà de Il Tempo a Sigrifo
La pena per chi ci chiama mandanti

DI TOMMASO CERNO



La bomba di fronte casa di Sigrifo Ranucci è un attentato a lui, alla sua famiglia, al suo lavoro di inchiesta, a tutti i giornalisti italiani. La solidarietà de Il Tempo e del nostro editore Angelucci arriva sincera, proprio perché siamo abituati a un clima di odio, alle minacce e alle intimidazioni. Ieri mattina ho ascoltato le voci bipartisan della politica schierarsi al fianco del conduttore di Report, a partire dal Capo dello Stato Sergio Mattarella. Un gesto che dovrebbe essere normale in una repubblica democratica e libera, anche se non lo è affatto.

Anche in questa occasione, abbiamo sentito vecchi tromboni della sinistra moralista e saputella accusare il governo Meloni e la destra. Tanto per non smentirsi. Infine, proprio perché considero le minacce ai giornalisti una cosa seria da non lasciare alla politichetta, stendo un velo pietoso sul portavoce della presidente Todde del M5S che pubblica un elenco di titoli de Il Tempo, Libero e Il Giornale e altri quotidiani classificati come nemici, individuandoci come mandanti della bomba a Ranucci. Mi fa pena. Ma sono certo che su questo nessuno dirà beh.

VARATA LA FINANZIARIA

Si del Cdm alla Manovra
Meno tasse e pace fiscale
Meloni e i vicepremier
«È seria ed equilibrata»



Il Cdm approva la Manovra 2026 che taglia l'Irpef, prevede una nuova rottamazione e dà aiuti a famiglie e imprese. C'è il contributo delle banche. Meloni: «Equilibrata e prudente»

Cateri alle pagine 6 e 7

DI FRANCESCO DELZIO

Flat tax sugli aumenti di stipendio
Perché è «l'uovo di Colombo»

a pagina 7

Il Tempo di Osho

Trump-Putin in Ungheria
ma la Ue non fa atterrare lo Zar
E Donald incontra Zelensky



De Rossi a pagina 10



IL TEMPO
di Feltri

Garlasco, quella tragedia
trasformata in voyeurismo

DI VITTORIO FELTRI

a pagina 12

L'OMICIDIO DI CHIARA

Il Riesame annulla le perquisizioni
«Ridate a Venditti i dispositivi»

Bruni a pagina 12

Oggi l'inserto Moneta

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GENOVA
OPZIONE DI AREA: PIRELLA - 01.10.2025 (ORA AL 17.10.2025 A.M. 1.00.01) - 03.10.2025

Oroscopo
Le stelle di Branko
a pagina 30

FESTA DEL CINEMA

Presentato il film
su Willy Monteiro
il giovane ucciso
a pugni a Colferro

Bianconi a pagina 22



VIVINDUO
FEBBRE e DOLORI
INFLUENZALI
CONGESTIONE
NASALE
VIVINDUO
FEBBRE e CONGESTIONE NASALE
può iniziare
ad agire
dopo
15 MINUTI



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

FISCO

**Pioggia di lettere
di compliance
per segnalare
i redditi 2022
non dichiarati**

Mandolesi a pag. 25

**Il consiglio regionale della Toscana è pieno di
sindaci. Il più votato è l'ex primo cittadino di Prato**

Filippo Merli a pag. 6

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Una manovra antievasione

*Divieto di compensazioni: l'alert del fisco scatta a 50 mila euro (e non 100 mila)
Controlli automatici su dichiarazioni Iva omesse. Accessi alle efatture dei debitori*

ORSI & TORI

DIPAOLO PANERAI

In una fulminante analisi sul *Corriere della Sera* di martedì 14, **Federico Rampini** dà di **Donald Trump** una versione alla fine positiva con questa conclusione: «L'ultima (per ora) dottrina di Trump sembra essere un "opportunismo realista": cogliere le opportunità, misurando con realismo gerarchie e rapporti di forze, per ricostruire un primato americano dove possibile. Genera una sorta di instabilità creativa, un po' come fanno le start-up dirompenti nella *Silicon Valley*. E questa è anche affidata all'idea che tutti gli altri, come avrebbe detto **Mao Zedong**, sono "tigri di carta"».

Bella ed efficace immagine, almeno sul piano giornalistico e realistico sull'esistenza nel mondo di molte tigri di carta. Ma se l'analisi ha il pregio di vedere anche il lato positivo del presidente degli Usa, che dalla parte degli americani si materializza nel recupero di un ruolo primario del Paese

continua a pag. 2

Stretta anti evasione in legge di bilancio. Divieto di compensazioni, la soglia oltre la quale può scattare l'alert del fisco passa da 100 mila a 50 mila euro. Arrivano poi i controlli automatizzati sulle dichiarazioni Iva non presentate. E l'Agenzia delle entrate Riscossione potrà accedere alle efatture dei debitori per capire meglio l'esistenza dei flussi finanziari in presenza di cartelle. L'annuncio del ministro Giancarlo Giorgetti.

Bartoli a pag. 21



Campagne elettorali difficili in Campania e nel Veneto

Valentini a pag. 5



DIRITTO & ROVERSCIO

Il segretario Generale della NATO, **Mark Rutte**, ha detto più volte che la Russia sarà pronta per uno scontro militare aperto con l'alleanza entro cinque anni. Mentre il capo dell'intelligence tedesca, **Martin Jäger**, ha dichiarato il 13 ottobre che Mosca potrebbe scatenare un conflitto militare contro l'Europa e la NATO in qualsiasi momento. Per lui "siamo già sotto attacco oggi" a causa delle crescenti operazioni ibride russe, che comprendono incursioni con droni e cavi, sabotaggi, campagne di disinformazione e interferenze elettorali. Mentre il cancelliere tedesco **Friedrich Merz** ha definito la situazione attuale una "pace gelata" che potrebbe facilmente sfociare in un "confronto caldo". Uno scenario imprevedibile per una generazione europea cresciuta con il facile mito del "fate l'amore, non fate la guerra". Ed ora si scopre indifesa e alla mercé del primo dittatore.

#viaggiovivavolo

TRINITY
VIAGGISTUDIO

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

STAGE LINGUISTICI & MINISTAY

Dal 1998, Trinity Viaggistudio accompagna le Scuole e i Docenti in ogni fase dello stage linguistico, offrendo professionalità, competenza, esperienza e onestà.

- Team di professionisti con un'esperienza di oltre 25 anni nel settore
- Pacchetto completo di assicurazioni e garanzie
- Qualità dei corsi di lingua certificati dai principali enti governativi preposti
- Solida collaborazione con scuole estere di eccellenza
- Numerose destinazioni in College

Scopri di più!
www.trinityviaggistudio.it

LA NAZIONE

SABATO 18 ottobre 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

QWEEKEND
L'INTERVISTA
LUCIA
MASCINO

Magazine
SPORT
FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it**UE DISARMATA**

TOSCANA Ma alcuni medici hanno finito le dosi

**Antinfluenzale,
partenza col botto
In 120mila già vaccinati**

Ulivelli e Caroppo a pagina 21



Il Festival a Firenze

**Luce! accende
le emozioni
senza filtri**

Servizi alle p. 28, 29 e 30



Sì alla manovra da 18 miliardi Meloni: priorità alla famiglia

La premier rivendica il calo delle tasse e le misure per le pensioni: «Legge seria»
Tajani: dalle banche un contributo per la sanità. Mattarella: salari reali troppo bassi

Arminio, Marin, Passeri,
Troise e Piero Fachin
da p. 6 a p. 11

DALLE CITTÀ

LIVORNO Il sindaco: «Troveremo una soluzione»


**Il Vernacoliere
si può salvare
Il Comune
in campo**

Nathan a pagina 23

EMPOLI Indagini dei carabinieri

**Rubate biciclette da corsa
Il raid notturno in un negozio**

Puccioni in Cronaca

CERTALDO La piscina Fiammetta nel mirino

**I sindacati lanciano l'allarme
«Timori per l'occupazione»**

Cecchetti in Cronaca

EMPOLESE VALDELSA Parla la coordinatrice

**Imprese e aziende
Le richieste
di Confindustria
per sostenerle**


Cavini in Cronaca



La guerra in Europa

**Trump riceve
Zelensky:
incontri separati
con Putin**

Ottaviani alle p. 12 e 13

L'analisi

**Il tycoon in Ucraina
può imporsi
come a Gaza**

Bruno Vespa a pagina 17

**In migliaia
a Padova
per i funerali
dei carabinieri
morti a Castel
d'Azzano
L'ultimo saluto
del presidente
Mattarella
ai famigliari**


L'ABBRACCIO

dall'inviata Rita Bartolomei alle p. 2 e 3

**Rafforzata la scorta a Ranucci
«Mia figlia poteva morire»**
**Bomba esplode
davanti alla casa
del conduttore
di Report: hanno
alzato il tiro
Indaga l'Antimafia**

D'Amato, Polidori e G. Rossi alle p. 4 e 5



Sigfrido Ranucci saluta commosso
il presidio di solidarietà alla Rai

**Cervia, i vicini: lui poco socievole
L'ultimo messaggio di lei: è matto**
**Il killer di Pamela
viveva come
un fantasma
L'autopsia:
la ragazza uccisa
con 30 coltellate**

Bedeschi a pagina 19

**FEBBRE e DOLORI
INFLUENZALI**

**CONGESTIONE
NASALE**

VIVINDUO è un medicinale
a base di paracetamolo
e pseudoefedrina che può avere
effetti indurenti anche gravi.
Leggere attentamente il foglio
 illustrativo. Autorizzazione del
Ministero della Sanità.

VIVINDUO
FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

può
iniziare
ad agire
dopo

**15
MINUTI**



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



DOMANI IN EDICOLA

Robinson
Le ceneri di Pasolini
cinquant'anni dopo

Rspettacoli
Venezia contro Venezia
il concerto della Fenice
di **GIAMPAOLO VISETTI**
a pagina 37



Sabato
18 ottobre 2025
Anno 50 - N° 247
Oggi con
€ 2,90
In Italia

Attentato a Ranucci “Potevano uccidere”

Un ordigno distrugge le auto del conduttore di Report e della figlia. La pista delle inchieste

Attentato contro Sigrifido Ranucci. Le auto del conduttore di Report e della figlia sono state fatte saltare nella notte di giovedì da una bomba con un chilo di esplosivo messa davanti alla villetta del giornalista a Campo Ascolano, frazione di Pomezia, vicino Roma. La figlia Michela era appena rientrata a casa quando qualcuno ha attivato l'ordigno: «Potevano ucciderla», dice Ranucci. Si indaga sulle piste legate alle inchieste del programma.

di **CARTA, DE SANTIS, GIANNOLI, OSSINO, SANNINO**
e **VITALE**
a pagina 2 a pagina 5



● Sigrifido Ranucci, 64 anni, conduttore di Report



Una bomba contro la democrazia

di **MASSIMO GIANNINI**

L'ordigno esplose sotto l'automobile di Sigrifido Ranucci è una bomba contro la democrazia. I delinquenti che hanno confezionato quel chilo di esplosivo, nel conduttore di Report, colpiscono il simbolo dell'informazione libera e indipendente, che rende conto solo all'opinione pubblica, e dunque è temuta e odiata dai poteri. Tutti i poteri, non solo quelli criminali. Quel boato improvviso, che squarcia il buio di Campo Ascolano, rimanda indietro l'orologio della storia e ci riporta a un'altra notte della Repubblica. Quella dei giornalisti uccisi per strada, da Casalegno a Tobagi, da Fava a Impastato, da Siani a Rostagno. Dei conduttori televisivi minacciati col tritolo, come fu Maurizio Costanzo. Degli scrittori civili intimiditi, vilipesi e denunciati, com'è da più di vent'anni Roberto Saviano. L'agguato a Ranucci coincide con l'anniversario della morte di Daphne Caruana Galizia: un'altra cronista impavida, che raccontava gli scandali e la corruzione di Malta, e che nel 2017 è saltata in aria a bordo della sua Peugeot. Può essere solo una macabra fatalità. O forse può essere un altro avvertimento che arriva dalle tenebrose casematte del crimine organizzato, dal torbido "mondo di mezzo" che incrocia i soldi e i voti. Chi tocca i fili, muore. Chi indaga sui traffici e gli arcani del potere, armato solo di un taccuino e una penna, o di un microfono e una videocamera, muore.

continua a pagina 17

Mattarella: stipendi bassi

Il presidente: troppi squilibri, ai manager retribuzioni migliaia di volte superiori ai dipendenti. Via libera del cdm alla manovra da 18,7 miliardi. Meloni sulle banche: “Non temo contraccolpi”

IL VERTICE ALLA CASA BIANCA



Trump: “La guerra può finire”
E frena sui Tomahawk a Zelensky

di **BASILE, BRERA, CASTELLETTI** e **TITO**

alle pagine 12, 13 e 15

Salari bassi e manager strapagati. Sergio Mattarella, nel giorno del varo della manovra, lancia l'allarme sugli stipendi in Italia. «Tante famiglie sotto la soglia della povertà nonostante lavori almeno uno dei componenti, mentre super manager godono di remunerazioni centinaia o migliaia di volte superiori ai dipendenti». È via libera del cdm alla manovra da 18,7 miliardi. Meloni sul contributo delle banche: “Nessun intento punitivo, non tempo contraccolpi”.

di **CIRIACO, COLOMBO, CONTE, GRECO, DE CICCO** e **VECCHIO**
a pagina 6 a pagina 10

REGNO UNITO

Scandalo Epstein
Andrea rinuncia
a tutti i titoli reali



di **ANTONELLO GUERRERA**
a pagina 21

octopusenergy

**Energia pulita a prezzi accessibili
e un servizio clienti superlativo**

★ Trustpilot ★★★★★ **octopusenergy.it**

I luoghi del cuore per resistere al degrado italiano

LE IDEE

di **ANTONIO SCURATI**

Esiste un'Italia amata al di là delle divisioni politiche, al di sopra degli odi di fazione, al di fuori del rumore mediatico e delle bolle digitali. Anzi, mi azzarderei a dire che questo amore per il nostro Paese esiste soltanto al di là, al di sopra e al di fuori di tutto ciò.

a pagina 32

Prezzi di vendita all'ingrosso: 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. Mancini & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblici@admancom.it



con i Manga
di Osamu
Tezuka € 12,00

IL FESTIVAL

Perché il vuoto del mondo
è quello dentro noi stessi

VITTORIO LINGIARDI — PAGINA 28



L'AMBIENTE

Così le barriere coralline
perdono il colore e la vita

MAROTOZZI — PAGINA 23



GLI SPETTACOLI

Mtv, la fine di un'era
e dei miei migliori anni

GIORGIA SURINA — PAGINE 30 E 31

2,40 € (CONTUTTO LIBRI) // ANNO 159 // N. 287 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB - TO // WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

SABATO 18 OTTOBRE 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GUERRA IN UCRAINA

Zelensky da Trump
"Dammi i missili"
I dubbi di Donald
e la melina di Mosca

ALBERTO SIMONI, NATHALIE TOCCI



Trump e Zelensky si sono incontrati ancora una volta alla Casa Bianca. Il presidente ucraino è tornato a chiedere la fornitura di missili Tomahawk. BRESOLIN, LUZI, PACI, PEROSINO, PIGNI — PAGINE 10-13 E 26

L'ANALISI

Ma la vera partita
è tra Usa e Cina

BILLEMOTT

Donald Trump ha incontrato molte più difficoltà nel porre fine alle guerre in Ucraina e a Gaza di quanto avesse dichiarato durante le elezioni, e nondimeno potrebbe scoprire di sentirsi molto più a suo agio cimentandosi con i conflitti militari altrui che con le guerre commerciali che ha scatenato l'America stessa. La guerra commerciale dell'America con la Cina, infatti, si sta inspiegando e la Cina è in una posizione di vantaggio. — PAGINA 27

IL MEDIO ORIENTE

Accordi di pace
il muro dei coloni

FRANCESCA MANNOCCI

Il giorno della liberazione degli ostaggi, nell'avamposto a un chilometro dalla Striscia di Gaza, l'aria era sospesa ma non rassegnata: i coloni devono adeguarsi ai tempi che corrono. DEL GATTO — PAGINE 14 E 15

OK DEL CDM ALLA LEGGE DI BILANCIO DA 18 MILIARDI. LA PREMIER: PRIORITÀ A FAMIGLIE, SALARI E IMPRESE

Pensioni, tasse e banche la manovra di Meloni

La rabbia degli istituti sul prelievo. L'Fmi: deficit, in Italia risultati fantastici

IL CREDITO

Un compromesso
difficile da evitare

SALVATORE ROSSI

Il disegno di legge sulla manovra di bilancio per il 2026 è stato approvato in Consiglio dei ministri ieri. La manovra dispone di prelevare risorse da banche e assicurazioni. — PAGINA 27

BALESTRERI, CARRATELLI, LUISE, MAFETANO, MONTICELLI

Dopo le tensioni delle ultime settimane e tre vertici di maggioranza, ieri il Consiglio dei ministri ha varato la legge di bilancio.

CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 2-6

Medici e infermieri
subito 7300 assunti

PAOLORUSSO — PAGINE 4 E 5

I DIRITTI

Salari bassi e lavoro
ascoltate Mattarella

MARCOREVELLI

Bene ha fatto il presidente Mattarella a richiamare con forza, con parole chiare, l'attenzione del Paese sul mondo del lavoro. In particolare sul livello basso di troppe retribuzioni. MAGRI — PAGINA 6

MIGLIAIA DI PERSONE PER IL CONCERTO CONTRO LA NOMINA DELLA NUOVA DIRETTRICE ALLA FENICE



Venezi stai Serenissima

SIMONETTA SCIANDIWASCI

LA POLEMICA

Se il sottosegretario Mazzi
minaccia chi chiede qualità



ALBERTO MATTIOLI

Nel giorno in cui i lavoratori della Fenice fanno saltare la prima del Wozzeck e scendono in piazza contro la nomina di Beatrice Venezi, si sveglia anche il governo. — PAGINA 17

L'ATTENTATO

La bomba a Ranucci
e la morsa micidiale
che uccide
l'informazione

GIANLUIGI NUZZI



Il tempo è sempre galantuomo e lo sarà anche sull'attentato al collega Sigfrido Ranucci. Più passa e più farà ipotizzare una trama complessa, un movente profondo. FAMA — PAGINE 8 E 9

IL DIBATTITO

Lezioni di sesso
la famiglia non basta

VIOLA ARDONE

La scuola non dovrebbe chiedere permesso per educare, questo è il primo punto. Se è costretta a farlo, siamo in presenza di un sintomo che denuncia un malessere più ampio: la frattura del rapporto di fiducia tra il sistema di istruzione e le famiglie. Qualcuno pensa che dirigenti e docenti non siano qualificati per valutare i corsi di educazione sessuale da impartire agli studenti, e che il consenso vada chiesto ai genitori. FORTE — PAGINA 19

ASTI

Violentata 20 anni
dal patrigno

MASSIMILIANO PEGGIO

L'uomo è comparso ieri di fronte alla corte d'Assise di Asti per una catena di orrori: è accusato di aver abusato per 20 anni della sua figliastra. — PAGINA 21



Buongiorno

Il mondo ricco ha le finanze in rovina, si legge in una bella analisi dell'Economist. Non è precisamente uno scoop, ma ha il merito di mettere giù le cose come stanno. In Francia — c'è scritto — si cambiano primi ministri più velocemente di quanto a Versailles si cambiassero parrucche. Per tutti l'obiettivo è di scansare l'innalzamento dell'età pensionabile, e dunque la decapitazione in piazza. Nel Regno Unito il buco di bilancio paralizza i premier da lustri, e nessuno ha la forza di ridimensionare il welfare né di alzare tasse già molto alte. Dell'Italia non si parla ma forse, vista l'entità del debito, sarebbe stato pleonastico. Più in generale, si dice che il debito pubblico dei Paesi ricchi è al 110 per cento del Pil. Quello dei Paesi del G7 — cioè delle sette più grandi economie del pianeta — è avviato

Poveri ricchi

MATTIA FELTRI

to al 130 per cento. I problemi sono i medesimi ovunque: la crescita è bassa, la produttività non migliora abbastanza con le tecnologie digitali, la crisi demografica è inarrestabile, le popolazioni invecchiano, le spese pensionistiche e sanitarie aumentano e diminuiscono i giovani che le finanziano. Ben presto arriva la domanda delle cento pistole: fino a quando potremo vivere così al di sopra delle nostre possibilità? È una domanda che un politico serio dovrebbe porre agli elettori in ogni campagna elettorale. Ma il politico serio sarebbe subito un politico morto, e sulla sua pelle trionfarebbe il politico canaglia, per il quale i soldi li hanno rubati i partiti, li si prendono dai ricchi, sono nascosti sotto il materasso. E tutti noi contenti di andare avanti ancora un po', finché dura.





UK1342 - Chiffre 10.000
Finances 6.00

Vanguard
VALUET INVESTORS

Questa è la
V GENERATION



www.milanoфинanza.it

MILANO
FINANZA

AZIONI I 18 CAMPIONI CHE POSSONO SALIRE ANCORA

FERRARI IL CAVALLINO HA FINITO DI CORRERE?

Vanguard è nata nel 1975 e da allora ha contribuito alla creazione di valore per 50 milioni di investitori.

Scopri di più su www.it.vanguard

Comunicazione di marketing
© 2025 Vanguard Group (Ireland), Limited. Tutti i diritti riservati.

€ 4,50

Sabato 18 Ottobre 2025 Anno XXXVII - Numero 205

MF il quotidiano dei mercati finanziari



Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4059, DCN Milano

TITOLI DI STATO IN OFFERTA DA LUNEDÌ

Btp Valore da 3,25%

Convieni comprarlo?

BCE INTERVISTA ALLA PRESIDENTE

Lagarde: batterò i dazi di Trump e spingerò il pil

INCHIESTA In 50 anni di attività l'imprenditore napoletano è arrivato a dominare lo shipping globale diventando il 44° uomo più ricco al mondo. Numeri e segreti del suo impero

A ponte da 100 mld

Navi, porti, treni e forse anche aerei
Dove può arrivare il re dei mari

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

In una fulminante analisi sul *Corriere della Sera* di martedì 14, **Federico Rampini** dà di **Donald Trump** una versione alla fine positiva con questa conclusione: «L'ultima (per ora) dottrina di Trump sembra essere un "opportunismo realista": cogliere le opportunità, misurando con realismo gerarchie e rapporti di forza, per ricostruire un primato americano dove possibile. Genera una sorta di instabilità creativa, un po' come fanno le start-up dirompenti nella **Silicon Valley**. E questa è

anche affidata all'idea che tutti gli altri, come avrebbe detto **Mao Zedong**, sono "tigri di carta". Bella ed efficace immagine, almeno sul piano giornalistico e realistico sull'esistenza nel mondo di molte tigri di carta. Ma se l'analisi ha il pregio di vedere anche il lato positivo del presidente degli Usa, che dalla parte degli americani si materializza nel recupero di un ruolo primario del Paese dopo la sciagura **Joe Biden**, dalla parte del resto del mondo di positivo non c'è molto. Per esempio, assistere alle richieste incalzanti e senza veli di Trump, per fortuna senza esito positivo, di ricevere il **Premio Nobel** per la pace è stato uno spettacolo indegno. Quello di tentare di forzare la mano a dei giurati è una dimostrazione da una parte di prepotenza e dall'altra una conferma dell'abbandono di qualsiasi rispetto per



PARLA IL VICEPREMIER
Tajani: la manovra non tartassa le banche

PER I NUOVI ASSUNTI
Il governo studia la pensione integrativa obbligatoria

MAXI-CAUSE SULLO SCANDALO MPS
Ora in Deutsche Bank scoppia la guerra degli ex



www.vallugroup.com

STM
A VALTUS COMPANY

Executive Interim Management

/ Performance Improvement

/ Interim Management

/ Project Management

/ Change Management

In un'epoca di cambiamenti rapidi, le aziende richiedono flessibilità, competenze ed efficacia. L'**Executive Interim Management** offre accesso a manager altamente specializzati per affrontare sfide temporanee garantendo una rapida implementazione e risultati concreti. Questo strumento consente di integrare competenze che possono accelerare la **trasformazione aziendale** e ottimizzare i processi.

STM - A Valtus Company è il tuo partner di fiducia per situazioni temporanee e straordinarie. Come Valtus Company siamo **player globale**, pronti a supportare le aziende nel raggiungere risultati tangibili e duraturi in Italia e nel mondo.

/ STM S.p.A.
A VALTUS COMPANY
studio@valtus.it
www.temporarymanager.info

/ MILANO
Via Santa Maria Segreta, 6
+39 02 21 11 9023

/ VERONA
Viale del Lavoro, 33
S. Martino Buon Albergo
+39 045 80 12 986

Economia Del Mare

Primo Piano

Sistema portuale italiano verso una strategia unitaria a Port&ShippingTech

Un'attesa e partecipata tavola rotonda promossa da ASSITERMINAL Associazione Italiana Port&Terminal Operators, tra i rappresentanti di Governo, enti locali e 12 tra presidenti e commissari delle Autorità di Sistema Portuale italiane, ha concluso la prima giornata di Port&ShippingTech nell'ambito della Genoa Shipping Week 2025. "Unire i porti, costruire il futuro" è il titolo del convegno, moderato dalla nostra direttrice Roberta Busatto, che si propone individuare linee comuni, strategie e visioni per rafforzare la competitività dell'economia del mare e del sistema Paese. In apertura il presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, Salvatore Deidda ha sottolineato la necessità che la politica sappia ascoltare gli operatori e i porti, ma anche quella di coesione e condivisione tra tutti gli attori, senza guerre fratricide tra i porti italiani. A seguire, Tomaso Cognolato, presidente di Assiterminal, ha ribadito la disponibilità dell'associazione a supportare tutti gli operatori, mentre **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoporti** - Italian Ports Association, ha parlato di un mondo in metamorfosi di fronte alla quale bisogna presentarsi compatti e uniti.

"Guerre, dazi, pandemia, rotta artica: sono tutti elementi che nessuno, fino a pochi anni prima, pensava sarebbero stati elementi del gioco - ha detto **Giampieri** - noi abbiamo una portualità diffusa, fatta di eccellenze e specificità, sulla quale creare una strategia di rete. Vince chi fa le alleanze giuste, non chi va da solo". Matteo Paroli, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha lanciato una proposta: "Sentiamo spesso parlare di semplificazione, viviamo in un Paese che spesso stratifica le norme, ma troppo spesso si dice che debba essere il Parlamento a occuparsene - ha detto Paroli - ma anche le Autorità portuali, nel caso importante dei regolamenti per le concessioni demaniali, possono semplificare e uniformare le norme, magari proprio col coordinamento di **Assoporti**, senza aspettare l'intervento legislativo. L'altro aspetto importante è quello della condivisione degli strumenti informatici". Bruno Pisano dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha evidenziato la necessità di fare un passo in più lungo la strada della digitalizzazione e l'efficienza: "Dobbiamo migliorare i nostri livelli d'efficienza ed efficacia, perché in un futuro non lontano non potremo più soltanto basarci sulla nostra fortunata posizione geografica - ha avvertito Pisano - le merci alla fine sceglieranno la loro strada sulla base della capacità di penetrazione dei mercati di riferimento". Secondo Davide Gariglio, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l'autonomia è un sentimento sano, ma senza dimenticare di essere tutti parte della stessa squadra: "Serve una regia e uniformità, che non significa che ogni porto debba fornire gli stessi servizi. Ma la condivisione dei sistemi auspicata in precedenza, ad esempio, permetterebbe anche alla regia governativa di analizzare



Un'attesa e partecipata tavola rotonda promossa da ASSITERMINAL, Associazione Italiana Port&Terminal Operators, tra i rappresentanti di Governo, enti locali e 12 tra presidenti e commissari delle Autorità di Sistema Portuale italiane, ha concluso la prima giornata di Port&ShippingTech nell'ambito della Genoa Shipping Week 2025. "Unire i porti, costruire il futuro" è il titolo del convegno, moderato dalla nostra direttrice Roberta Busatto, che si propone individuare linee comuni, strategie e visioni per rafforzare la competitività dell'economia del mare e del sistema Paese. In apertura il presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, Salvatore Deidda ha sottolineato la necessità che la politica sappia ascoltare gli operatori e i porti, ma anche quella di coesione e condivisione tra tutti gli attori, senza guerre fratricide tra i porti italiani. A seguire, Tomaso Cognolato, presidente di Assiterminal, ha ribadito la disponibilità dell'associazione a supportare tutti gli operatori, mentre Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti - Italian Ports Association, ha parlato di un mondo in metamorfosi di fronte alla quale bisogna presentarsi compatti e uniti. "Guerre, dazi, pandemia, rotta artica: sono tutti elementi che nessuno, fino a pochi anni prima, pensava sarebbero stati elementi del gioco - ha detto Giampieri - noi abbiamo una portualità diffusa, fatta di eccellenze e specificità, sulla quale creare una strategia di rete. Vince chi fa le alleanze giuste, non chi va da solo". Matteo Paroli, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha lanciato una proposta: "Sentiamo spesso parlare di semplificazione, viviamo in un Paese che spesso stratifica le norme, ma troppo spesso si dice che debba essere il Parlamento a occuparsene - ha detto Paroli - ma anche le Autorità portuali, nel caso importante dei regolamenti per le concessioni demaniali, possono semplificare e uniformare le norme, magari proprio col coordinamento di Assoporti, senza

Economia Del Mare

Primo Piano

i dati di sistema per pianificare più efficacemente". Anche Annalisa Tardino, della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha sottolineato la necessità di allargare la visione, ma partendo dai territori e dalle loro esigenze: "L'autonomia merita di essere valorizzata e accompagnata a una visione unica". Secondo Francesco Benevolo, della Autorità di Sistema Portuale Mar Adriatico centro-settentrionale, il policentrismo è una ricchezza perché può permettere di rispondere anche a una domanda parcellizzata. "Ma non significa essere disuniti, perché serve una regia e una visione nazionale. Per esempio: abbiamo una visione italiana su determinati settori, nel mio caso la catena del freddo e le rinfuse, o devo pensarci per conto mio? Soprattutto sui temi dell'energia, dell'elettrificazione e dell'innovazione digitale una strategia nazionale è imprescindibile". Francesco Mastro, della Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale ha parlato di una burocrazia "che non solo ci fa perdere tempo, ma rischia di farci perdere anche finanziamenti". "Se vogliamo infrastrutturare i porti e i territori retrostanti, non possiamo seguire la burocrazia di zone non portuali - ha detto Mastro - L'altro aspetto è l'ingerenza delle Soprintendenze, che in alcuni casi stanno uccidendo i porti". Sulla stessa linea Eliseo Cuccaro, della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale - Porti di Roma e del Lazio, che auspica anche un'armonizzazione della tassazione, mentre Domenico Bagalà della Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, oltre a sollevare il tema dei dragaggi, propone una strategia proattiva: "Venendo dal settore privato, io vedrei con favore un marketing aggressivo del sistema portuale italiano nei confronti delle aziende e dei mercati internazionali, individuando target e necessità per provare ad aggredirle". Francesco Rizzo dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ha posto l'accento sul ruolo di garanzia istituzionale delle autorità portuali nel garantire il rispetto delle procedure, sicurezza e legalità, mentre Paolo Piacenza del Mar Tirreno Meridionale e Ionio sottolinea come soltanto un sistema credibile e affidabile è in grado di attirare partner e investimenti sui mercati internazionali. Sulla stessa linea Vincenzo Garofalo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale: "La certezza degli investimenti in infrastrutture è fondamentale per assicurare e attrarre gli investitori, ma voglio sottolineare come non si sia mai registrata una presenza attenta e costante sui temi della portualità come con questo Governo". Infine Francesco Di Sarcina, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, ha rimarcato come, sotto il profilo della burocrazia, non tutte le Regioni siano uguali e il problema non sia sempre il Codice degli Appalti: "Alle volte sono legislazioni regionali che, per esempio, in alcuni casi non prevedono nemmeno silenzio assenso - ha affermato Di Sarcina - E, con tutta la buona volontà, è evidente che nessun Governo potrà mai destinare a ognuno di noi tutti i fondi che desideriamo ottenere e che, quindi, dovremo aprire anche al capitale privato. Cosa che attualmente è estremamente complicato". In chiusura, l'intervento del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi: "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

Economia Del Mare

Primo Piano

coerente. Non possiamo più permetterci rivalità e rendite di posizione: dobbiamo vincere i localismi e muoverci uniti per competere nel mondo".

Port Logistic Press

Primo Piano

Ma intanto sono ben 12 i presidenti designati in attesa dell'approvazione finale del Senato

Roma - Insieme alla riforma del sistema portuale italiano, il viceministro Rixi ha anche annunciato lo sblocco imminente delle nomine dei presidenti delle Autorità di sistema portuale, in stallo da mesi nonostante l'ok della Commissione Trasporti della Camera. "La prossima settimana - ha detto - nomineremo i primi tre presidenti, partendo in ordine cronologico dai decreti di commissariamento. La situazione non è più sostenibile: abbiamo porti che superano l'anno di commissariamento, è tempo di procedere". Sono ben dodici i presidenti designati in attesa dell'approvazione finale da parte della Commissione Trasporti del Senato. Se dunque il governo punta così a dare nuova centralità alla portualità italiana, avviando una riforma strutturale, deve anche imprimere un'accelerazione sulle nomine che consenta ai porti di lavorare in piena operatività, stallo che contrasta con l'obiettivo di rafforzare il sistema logistico e portuale come leva strategica per la competitività del Paese, in un contesto internazionale sempre più dinamico. Nella foto il Presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri con il Vice ministro Edoardo Rixi al Mit (5 - fine).

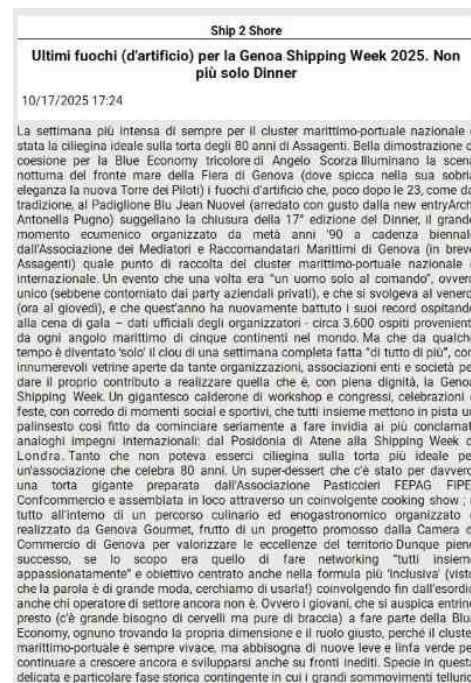


Ship 2 Shore

Primo Piano

Ultimi fuochi (d'artificio) per la Genoa Shipping Week 2025. Non più solo Dinner

La settimana più intensa di sempre per il cluster marittimo-portuale nazionale è stata la ciliegina ideale sulla torta degli 80 anni di Assagenti. Bella dimostrazione di coesione per la Blue Economy tricolore di Angelo Scorza Illuminano la scena notturna del fronte mare della Fiera di Genova (dove spicca nella sua sobria eleganza la nuova Torre dei Piloti) i fuochi d'artificio che, poco dopo le 23, come da tradizione, al Padiglione Blu Jean Nuovel (arredato con gusto dalla new entryArch. Antonella Pugno) suggellano la chiusura della 17° edizione del Dinner, il grande momento ecumenico organizzato da metà anni '90 a cadenza biennale dall'Associazione dei Mediatori e Raccomandatori Marittimi di Genova (in breve Assagenti) quale punto di raccolta del cluster marittimo-portuale nazionale e internazionale. Un evento che una volta era "un uomo solo al comando", ovvero unico (sebbene contornato dai party aziendali privati), e che si svolgeva al venerdì (ora al giovedì), e che quest'anno ha nuovamente battuto i suoi record ospitando alla cena di gala - dati ufficiali degli organizzatori - circa 3.600 ospiti provenienti da ogni angolo marittimo di cinque continenti nel mondo. Ma che da qualche tempo è diventato 'solo' il clou di una settimana completa fatta "di tutto di più", con innumerevoli vetrine aperte da tante organizzazioni, associazioni enti e società per dare il proprio contributo a realizzare quella che è, con piena dignità, la Genoa Shipping Week. Un gigantesco calderone di workshop e congressi, celebrazioni e feste, con corredo di momenti social e sportivi, che tutti insieme mettono in pista un palinsesto così fitto da cominciare seriamente a fare invidia ai più conclamati analoghi impegni internazionali: dal Posidonia di Atene alla Shipping Week di Londra. Tanto che non poteva esserci ciliegina sulla torta più ideale per un'associazione che celebra 80 anni. Un super-dessert che c'è stato per davvero, una torta gigante preparata dall'Associazione Pasticcieri FEPAG FIPE-Confcommercio e assemblata in loco attraverso un coinvolgente cooking show ; il tutto all'interno di un percorso culinario ed enogastronomico organizzato e realizzato da Genova Gourmet, frutto di un progetto promosso dalla Camera di Commercio di Genova per valorizzare le eccellenze del territorio Dunque pieno successo, se lo scopo era quello di fare networking "tutti insieme appassionatamente" e obiettivo centrato anche nella formula più 'inclusiva' (visto che la parola è di grande moda, cerchiamo di usarla!) coinvolgendo fin dall'esordio anche chi operatore di settore ancora non è. Ovvero i giovani, che si auspica entrino presto (c'è grande bisogno di cervelli ma pure di braccia) a fare parte della Blue Economy, ognuno trovando la propria dimensione e il ruolo giusto, perché il cluster marittimo-portuale è sempre vivace, ma abbisogna di nuove leve e linfa verde per continuare a crescere ancora e svilupparsi anche su fronti inediti. Specie in questa delicata e particolare fase storica contingente in cui i grandi sommovimenti tellurici



Ship 2 Shore

Primo Piano

innescati da una geopolitica rissosa e quasi schizofrenica rischiano di far saltare il banco della Vecchia Europa, sovvertendo equilibri radicati. Impossibile cercare di riepilogare i tanti interessanti spunti e contenuti emersi nelle decine di appuntamenti (oltre a quello già oggetto della nostra attenzione in articoli separati) che, in diverse sedi - anche se cuore pulsante è stato il Centro Congressi dei Magazzini del Cotone - anche riempito il cartellone da lunedì a venerdì, anche se vale la pena tentare, per pillole, di ricordare alcuni momenti salienti e dei 'findings out' più risoluti e innovativi. Bel colpo davvero quello di Assiterminal, riuscito nell'impresa non da poco di far convergere su Genova una 'magnifica dozzina' (12 su 16 presidenti e commissari di Autorità di Sistema Portuale), comprese alcune facce nuove, che hanno avuto così occasione di debuttare di fronte alla platea nazionale. Un convegno, organizzato nell'ambito del Port & Shipping Tech, che aveva come leit motiv quello della coesione e integrazione, sotto lo slogan "Unisciti a noi per dare forma al futuro del sistema portuale italiano! Unire i porti, costruire il futuro non è solo un convegno: è un momento di incontro, dialogo e azione concreta". Oltre agli interventi preliminari in apertura di Salvatore Deidda, Presidente IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, Camera dei Deputati, di Tomaso Cognolato, Presidente, Assiterminal e di **Rodolfo Giampieri**, Presidente, **Assoporti**, la tavola rotonda ha visto prendere la parola: Matteo Paroli, Presidente, AdSP Mar Ligure Occidentale, Bruno Pisano, Commissario straordinario, AdSP Mar Ligure Orientale, Davide Gariglio, Commissario, AdSP Mar Tirreno Settentrionale, Eliseo Cuccaro, Commissario straordinario, AdSP Mar Tirreno Centrale, Domenico Bagalà, Commissario straordinario, AdSP Mare di Sardegna, Annalisa Tardino, Commissario, AdSP Mare di Sicilia Occidentale, Francesco Di Sarcina, Presidente, AdSP Mare di Sicilia Orientale, Francesco Rizzo, Commissario straordinario, AdSP dello Stretto, Paolo Piacenza, Commissario straordinario, AdSP Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Vincenzo Garofalo, Presidente, AdSP Mar Adriatico Centrale, Francesco Benevolo, Commissario straordinario, AdSP Mar Adriatico centro-settentrionale, Francesco Mastro, Commissario straordinario, AdSP Mar Adriatico Meridionale. Il dibattito ha avuto l'obiettivo di avviare un dialogo istituzionale tra i vertici portuali su strategie comuni per rafforzare la competitività del sistema marittimo nazionale. Il Presidente di Genova e Savona, Matteo Paroli, ha caldeggiato un percorso di semplificazione e omogeneizzazione tra le Autorità, insistendo sul fatto che non occorre attendere solo atti legislativi nazionali, con azioni di coordinamento volte a definire tempi, criteri e regole uniformi. Da bravo avvocato Paroli ha riscontrato che nella pratica quotidiana delle norme italiane c'è spesso una sovrapposizione di vecchie e nuove normative rendendo estremamente complesso investire in Italia per gli operatori economici internazionali. Un passaggio centrale ha riguardato i regolamenti demaniali, che ogni AdSP adotta in autonomia, nel rispetto della legge, mentre un'azione di sincronizzazione e coordinamento tra esse 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. "Non si tratta di imporre canoni identici per tutti - ogni porto ha le sue peculiarità e il proprio rapporto con il mercato -

Ship 2 Shore

Primo Piano

ma piuttosto di dare stabilità e prospettive sicure. "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" ha chiosato Edoardo Rixi, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Rixi, tirando le conclusioni, alla sua maniera, che ha giustificato alcune discusse scelte di nuovi timonieri di alcune AdSP; non con il rinnegare quanto di buono fatto dai loro predecessori, ma con la necessità di dare spazio a nuovi volti, ad assicurare una logica turnazione nella governance. A tale proposito, circa la poltrona ancora vacante a Trieste, il viceministro ha anticipato quanto poi esplicitato successivamente in un comunicato stampa dal vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, che ha firmato la richiesta di intesa per la nomina di Marco Consalvo a presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale. La rivoluzione tecnologica che sta trasformando il settore in intelligent shipping è stata analizzata - come effetti dell'automazione e dell'IA sulla vita lavorativa dei professionisti del mare - traendo la conclusione che la tecnologia sta 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. Ma mancano le regole, ha osservato Francesco Munari, partner di Deloitte. La presentazione dei progetti di ricerca applicata finanziati dal PNRR, nell'ambito della sessione organizzata da USCLAC, ha fatto capire che 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. Il talk of the day è chiaramente la nuova rotta artica, specie dopo il freschissimo completamento del primo viaggio di una portacontainer tra Cina e Russia. Una minaccia cui non crede Rixi, ma neanche Paolo Pessina (Presidente Federagenti), il quale ha stroncato quella che negli ultimi mesi, in concomitanza con le crisi geopolitiche che hanno interessato il Mediterraneo, è diventata oggetto di dibattito ma anche 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 (la nave cinese ha raggiunto il porto inglese di Felixstowe in 20 giorni

Ship 2 Shore

Primo Piano

subendo fra i ghiacci un ritardo di 2 soli giorni) potrebbe innescare una rivoluzione epocale nel mondo dei trasporti marittimi. "Ma esistono due fattori che la propaganda cinese e russa non prende in considerazione. Oltre alla stagionalità (attualmente la rotta artica consente transiti solo da luglio a ottobre) tale 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. Ad oggi non risultano esistere porti fra i ghiacci. Inoltre il transito in mari con temperature così basse sarebbe impossibile per molte tipologie di merci che verrebbero danneggiate e deteriorate. "Invece vi sarà concorrenza spietata quando il Canale di Suez tornerà a operare a pieno regime l'overcapacity di navi rispetto alla domanda spingerà al ribasso i noli, incidendo sui bilanci dei grandi carrier e impedendo ai 'lupi solitari' di approfittare di mancata trasparenza anche nei porti, per conquistare traffici e ruoli" ha osservato il Presidente di Federagenti. I noli anni addietro erano determinati dalle dinamiche interne del mercato. Mentre oggi i fattori che incidono in modo spesso incontrollabile anche sulla gestione delle compagnie armatoriali sono molteplici: vanno dalla globalizzazione alla geopolitica, dalle scelte improvvisate in materia di dazi o di tassazione, nonché alle strategie di lungo periodo come l'ETS (la tassa europea sulle emissioni che condiziona i "conti" di ogni singola nave). Nel quadro di riferimento di un'incertezza generale, che esalta il fattore coraggio nelle scelte degli armatori, ma anche il fattore fortuna che determina il successo di queste scelte - come sottolineato da Vincenzo Romeo, CEO di Nova Marine Carriers - sono stati evidenziati alcuni spunti dal confronto fra operatori organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti presieduto da Lorenzo Giacobbe, e rimarcati nei vari interventi di Enrico Paglia (Bancosta), Carlo Binello (CMA-CGM Italia), Andrea Arena (HB Shippnig), Giulia Malnati (NYK Line) e Tommaso Scolaro (Scolaro Shipbrokers) moderati da Gian Enzo Duci, nel duplice ruolo di imprenditore marittimo e docente universitario. La tanto temuta rotta artica, che dovrebbe consentire alle navi (specie cinesi e russe) di tagliare i tempi di trasporto delle merci transitando fra i ghiacci dell'Artico, ha visto nel 2024 transitare una novantina di navi contro le oltre 12.000 che hanno seguito la tradizionale rotta di Suez, anche se 'azzoppata' dal pericolo degli attacchi Houthi. La shadow fleet di navi petroliere russe che aggirano le sanzioni rappresenta il 15% della flotta mondiale di navi cisterna. Nel mercato del trasporto auto, dove la Cina da grande importatore si è trasformato, anche grazie alle politiche suicide del green, in grande esportatore, le navi che hanno raddoppiato dimensione e portata (da 4.000 a oltre 9.000 auto) sono sempre più spesso di proprietà delle case produttrici e quindi del Governo cinese, il cui interesse preponderante è la penetrazione sui mercati occidentali con il nolo considerato una variabile indipendente. Il mondo del trasporto container, protagonista negli anni recenti di clamorose performance di redditività, va incontro a tutta velocità a uno squilibrio fra domanda e offerta di servizio di trasporto. Il primo colpo alla redditività del settore potrebbe essere impresso dalla riapertura a pieno regime di Suez, quindi dal numero bassissimo di navi demolite

Ship 2 Shore

Primo Piano

a fronte della massiccia entrata in servizio di nuove unità a cavallo fra il 2026 e il 2027. "Ciò in un mercato che già oggi soffre le conseguenze di fenomeni di congestione portuale e che "forse non è mai riuscito a spiegare a fondo ai decisori pubblici, specie a Bruxelles, il livello dei danni che normative sbagliate possono produrre" ha sottolineato il Presidente di Federagenti, Paolo Pessina. "Un mercato fragile e delicato che fatica sempre di più ad attirare capitali e finanza, tenuti lontani dall'assenza di certezze sul loro investimento" ha affermato Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, che ha messo sotto la lente anche il comparto dei traghetti e dei collegamenti di cabotaggio con le isole, settore nel quale il pubblico ha clamorosamente fallito tutte le volte che ha pensato di potere gestire autonomamente questi collegamenti e dove oggi si pone il problema di rinnovare flotte e garantire remuneratività a quelle società private che tengono in piedi l'intera rete di collegamenti garantendo anche la continuità territoriale. "Nel settore internazionale dei container, nel bulk carrier e nelle cisterne gli operatori italiani sono tanti, ma non sono determinanti, mentre se si tolgono gli italiani dal settore del cabotaggio, di corto e medio raggio, non resta più nessuno. Perciò la battaglia per il rilancio del settore dei traghetti sarà priorità della nostra associazione nei prossimi anni" ha aggiunto Messina rilevando che "il sistema è tenuto in piedi dalle imprese private che tuttavia non ricevono attenzione; è un mercato competitivo, molto agguerrito, con navi vecchie, costi di manutenzione alti, personale italiano che non gode di sgravi contributivi, le tariffe sono basse. Un mercato aperto, ma nessuno straniero è interessato ad entrare proprio per questi motivi". "Mercato in cui i biglietti passeggeri, specie nei collegamenti con isole minori o di corto raggio, non sono sufficienti talora a coprire i costi di esercizio, men che meno l'investimento in nuove navi, per altro in un mercato delle second hand ships che non esiste" ha rimarcato Aldo Negri di Blu Navy, il cui gruppo Finsea era entrato sfruttando l'occasione della privatizzazione delle linee di cabotaggio in Toscana e poi in Sardegna. "Oggi viviamo un periodo di transizione, perché siamo passati dalla gestione pubblica dei collegamenti con le isole minori a una gestione in mano ai privati, ma non abbiamo capito dove andrà a finire. È un mercato in cui la parte pubblica qualche anno fa ha privatizzato passando la mano a noi operatori, ma adesso sono gli stessi enti che hanno necessità che i privati continuino a mantenere la continuità territoriale, tuttavia senza alcun supporto". La decarbonizzazione del settore marittimo è stata al centro della sessione "New frontiers in green shipping technologies - Decarbonization and energy efficiency" che ha visto Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri, intervenire in maniera decisa. "Negli ultimi anni il quadro legislativo europeo e internazionale ha fissato obiettivi di decarbonizzazione molto sfidanti per il settore. Se il trasporto marittimo fosse uno Stato, sarebbe il sesto emettitore mondiale di CO₂: pur rappresentando il 3% delle emissioni globali, movimentata il 90% delle merci mondiali e assorbe il 6% della domanda globale di prodotti petroliferi". Soria ha richiamato l'attenzione sulle novità normative in corso: il dibattito UE sul Net Zero Framework e le proposte emerse in sede IMO (MEPC 83) che prevedono limiti di riduzione dell'8% e del 21% entro il 2030 calcolati in ottica

Ship 2 Shore

Primo Piano

life cycle mediante indicatori quali la GHG Fuel Intensity. A livello europeo, la FuelEU Maritime fissa obiettivi di riduzione delle emissioni (2% nel 2025, 6% entro il 2030 e 80% entro il 2050) e introduce requisiti di rinnovabili nei combustibili marittimi, in parte correlati alla RED III. Soria ha inoltre ricordato l'approvazione in Consiglio dei Ministri dello schema di decreto legislativo di recepimento della RED III, ora in attesa del parere parlamentare. La direttiva mira a portare la quota di energia da fonti rinnovabili nel trasporto marittimo al 29% entro il 2030. Assocostieri ha segnalato la necessità che il bunkeraggio marittimo internazionale venga esentato dall'obbligo di biocarburanti. La proposta sarà valutata tramite uno specifico decreto MASE nel 2026. A supporto di queste valutazioni Assocostieri presenterà a breve uno studio sulla competitività del settore nazionale del bunkeraggio realizzato con Nomisma Energia. Porto, manifattura, tecnologia, occupazione, inclusione sono le parole d'ordine emerse durante il convegno 'Think Logistic, Think Spediporto, incentrato sui benefici legati alla ZLS Porto e Retroporto di Genova e alla Zona Franca Doganale interclusa. Il direttore generale Spediporto Giampaolo Botta ha inquadrato il tema sottolineando come l'opportunità offerta da queste misure sia sostanzialmente unica e necessiti di progetti articolati e compositi "come la Green Logistic Valley che punta non solo sull'innovazione ma anche su altri asset ormai primari come la sostenibilità e l'inclusione". Botta ha ricordato come la ZLS genovese abbia una caratteristica pressoché unica, rappresentata dall'assemblaggio di diverse semplificazioni amministrative e doganali che possono essere uno stimolo per gli investimenti internazionali; e ha sottolineato l'interesse riscontrato per la ZLS Porto e Retroporto di Genova da parte del mondo imprenditoriale cinese. Significativo l'intervento di Maurizio D'Amico, membro del Comitato d'Indirizzo della ZLS in rappresentanza del MIT, che ha sottolineato come il recente premio assegnato da fDi Intelligence alla ZLS genovese, rappresenti un potenziale volano per attrarre investimenti internazionali, attribuendo un'ulteriore visibilità in tutto il mondo. "La Zona Franca Doganale è importante perché, con le sue funzionalità, oltre a garantire un efficace baluardo contro le aggressive politiche daziarie, consente di attrarre le multinazionali e, dunque, rappresenta una sfida da cogliere per raggiungere importanti stakeholder internazionali" ha aggiunto D'Amico citando poi dati che forniscono la misura di dove possano portare strumenti di accelerazione dello sviluppo economico, quali ZES, ZLS e ZFD, all'economia: 19 punti percentuali al Pil regionale, fino al 6% dello stock degli IDE accumulati da un Paese, fino al 2% dei volumi delle esportazioni regionali, fino a +4% in termini di occupazione e soprattutto, per ogni euro investito in tali zone si ha un ritorno da 2 a 4 euro di impatto economico.

Informare

Trieste

Dal MIT la richiesta di intesa per Consalvo a presidente dell'AdSP dell'Adriatico Orientale

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**. 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'ente che amministra i porti di Trieste e Monfalcone. Fedriga ha comunicato che «la Regione Friuli Venezia Giulia esprimerà la propria intesa sul nominativo proposto dal Ministero dei Trasporti per ricoprire il ruolo di presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, ovvero **Marco Consalvo**. **Consalvo** - ha evidenziato il presidente dell'ente regionale - è una persona competente e apprezzata con un curriculum di comprovata esperienza nazionale e internazionale. L'auspicio è che, concluso l'iter necessario alla nomina, possa assumere quanto prima questo nuovo importante incarico e riportare all'ordinarietà l'attività dei nostri scali portuali». Ricordiamo che **Consalvo** è amministratore delegato e consigliere di Aeroporto Friuli Venezia Giulia Spa e che la sua carriera si è pressoché svolta quasi interamente nel settore aeroportuale (aeroporti di Napoli e Rimini).



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

TRIESTE. Due nuovi rimorchiatori di ultima generazione - il "Captain Cat" e il "Med Rigel", appartenenti alla serie Reversed Stern Drive Tug 2513 - entrano a far parte della flotta di Tripmare spa, storica società concessionaria del servizio di rimorchio nel **porto** di **Trieste** dal 1994. I nuovi rimorchiatori sono caratterizzati da un design moderno e da una grande manovrabilità: rispondono alle sfide - viene sottolineato - che sono imposte «dall'aumento delle dimensioni delle navi e dalla crescente attenzione alla sicurezza e alla tutela ambientale». Secondo quanto riferisce l'azienda, 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». Ecco le dichiarazioni di Alberto Cattaruzza, amministratore delegato di Tripmare spa: «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** e per tutti i nostri partner marittimi. Le navi diventano sempre più grandi e con esigenze sempre più sfidanti». Aggiunge poi un pubblico ringraziamento «al comandante Luciano del Prete e a tutto il personale per averci ospitato nei prestigiosi spazi della Capitaneria di **Porto**». Le nuove unità ampliano le capacità operative della flotta Tripmare: "Captain Cat" e "Med Rigel" - viene messo in evidenza - sono progettati per svolgere «una vasta gamma di operazioni: attracco e disormeggio in porti e terminal, servizi di "escort", interventi antincendio e di contenimento dell'inquinamento da idrocarburi, oltre a operazioni di rimorchio costiero e offshore. Queste le parole del capitano di vascello Luciano Del Prete, direttore marittimo del Friuli Venezia Giulia e comandante del **porto** di **Trieste**: «L'entrata in servizio di due nuovi rimorchiatori d'avanguardia andrà ad arricchire in modo significativo il dispositivo di sicurezza del nostro scalo. Come noto, il **porto** di **Trieste** è il principale **porto** petrolifero nel Mediterraneo nonché tra i più importanti a livello nazionale ed internazionale nella movimentazione di container, merci varie e traffico ro-ro». Poi rincara: «Le caratteristiche tecniche dei mezzi, unite alla preparazione del personale di bordo e alla qualità delle attrezzature, costituiscono un presidio essenziale non solo per le normali attività portuali, ma anche per garantire un intervento tempestivo ed efficace in caso di emergenze, siano esse incendi, sversamenti di sostanze pericolose o altri eventi critici». Così l'assessore regionale al lavoro, Alessia Rosolen: «Celebriamo il lavoro nella sua totale abnegazione, svolto in sicurezza e per il bene comune, e rendiamo omaggio alla storia di **Trieste** e alle sue professioni del mare. Professioni su cui la Regione Friuli Venezia Giulia investe attraverso la formazione, sostenendo istituti come l'istituto nautico "Tomaso di Savoia Duca di Genova", qui con noi oggi, dove



10/17/2025 09:13

TRIESTE. Due nuovi rimorchiatori di ultima generazione - il "Captain Cat" e il "Med Rigel", appartenenti alla serie Reversed Stern Drive Tug 2513 - entrano a far parte della flotta di Tripmare spa, storica società concessionaria del servizio di rimorchio nel porto di Trieste dal 1994. I nuovi rimorchiatori sono caratterizzati da un design moderno e da una grande manovrabilità: rispondono alle sfide - viene sottolineato - che sono imposte «dall'aumento delle dimensioni delle navi e dalla crescente attenzione alla sicurezza e alla tutela ambientale». Secondo quanto riferisce l'azienda, 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». Ecco le dichiarazioni di Alberto Cattaruzza, amministratore delegato di Tripmare spa: «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 e per tutti i nostri partner marittimi. Le navi diventano sempre più grandi e con esigenze sempre più sfidanti». Aggiunge poi un pubblico ringraziamento «al comandante Luciano del Prete e a tutto il personale per averci ospitato nei prestigiosi spazi della Capitaneria di Porto». Le nuove unità ampliano le capacità operative della flotta Tripmare: "Captain Cat" e "Med Rigel" - viene messo in evidenza - sono progettati per svolgere «una vasta gamma di operazioni: attracco e disormeggio in porti e terminal, servizi di "escort", interventi antincendio e di contenimento dell'inquinamento da idrocarburi, oltre a operazioni di rimorchio costiero e offshore. Queste le parole del capitano di vascello Luciano Del Prete, direttore marittimo del Friuli Venezia Giulia e comandante del porto di Trieste: «L'entrata in servizio di due nuovi rimorchiatori d'avanguardia andrà ad arricchire in modo significativo il dispositivo di sicurezza del nostro scalo. Come noto, il porto di Trieste è il principale

La Gazzetta Marittima

Trieste

si formano le competenze che garantiranno il futuro dell'economia del mare. Il porto di Trieste non è un porto qualunque: è un polo strategico che cresce nel traffico e nell'innovazione, anche grazie a operazioni come questa, che coniugano sostenibilità e progresso». «Quello di oggi non è soltanto un momento di crescita per Tripmare e il comparto portuale, ma anche - avverte Fabio Scoccimarro, assessore regionale all'ambiente ed energia - 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. La transizione ecologica non si fa con gli slogan, ma con investimenti strategici e scelte concrete come questa, che rafforzano il ruolo del Porto di Trieste come modello europeo di porto "green"».

Sbloccato l'iter per le nomine dei presidenti: martedì 21 il voto in commissione

L'ultimatum di Salvini & Rixi (e l'intesa sui candidati), finalmente si avrà l'ok ROMA. La telenovela delle nomine dei presidenti delle **Autorità di Sistema Portuale** ci ha abituato a mille sorprese e dunque - così parlò Giovanni Trapattoni, un filosofo più che un allenatore - guai a dire gatto se non l'hai nel sacco. Però adesso la data c'è: martedì 21 alle 14 si riunisce la commissione trasporti del Senato che dovrebbe dare il via libera a una infornata di nomine. Tutte con relatore il presidente di commissione, il forzista Claudio Fazzone, parlamentare di lungo corso con alle spalle un curriculum quasi ventennale da parlamentare. La decisione arriva dopo che il ministro Matteo Salvini, in visita venerdì 10 alla Darsena Europa a Livorno, l'aveva annunciato davanti al taccuino della "Gazzetta Marittima" e dopo che a stretto giro l'aveva ripetuto il viceministro Edoardo Rixi davanti alla platea della "Genoa Shipping Week": o i parlamentari si danno una mossa o il ministro firma le nomine per conto suo. In realtà, dietro c'è anche l'accordo (ma Salvini nega che c'entri qualcosa) sulla guida dello schieramento di centrodestra al voto regionale: la Lega avrà il Veneto del dopo Zaia, Fratelli d'Italia dovrebbe avere la leadership della Lombardia quando si voterà per il dopo-Fontana. Nel frattempo il vicepremier-ministro ha indicato l'ingegner **Marco Consalvo** per Trieste come presidente dell'**Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico orientale e sul suo nome ha chiesto l'intesa al presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, leghista, secondo quanto prevede la normativa. Il pacchetto di nomine all'esame della commissione mette in fila le pratiche dei pareri secondo l'ordine di numerazione: dalla nomina n. 78 relativa all'Authority di Taranto (Giovanni Gugliotti) alla nomina n. 105 riguardante l'istituzione **portuale** sarda (Domenico Bagalà). In mezzo al quinto posto della lista di undici c'è anche Davide Gariglio come presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno settentrionale, cioè Livorno, Piombino e Arcipelago.



L'ultimatum di Salvini & Rixi (e l'intesa sui candidati), finalmente si avrà l'ok ROMA. La telenovela delle nomine dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale ci ha abituato a mille sorprese e dunque - così parlò Giovanni Trapattoni, un filosofo più che un allenatore - guai a dire gatto se non l'hai nel sacco. Però adesso la data c'è: martedì 21 alle 14 si riunisce la commissione trasporti del Senato che dovrebbe dare il via libera a una infornata di nomine. Tutte con relatore il presidente di commissione, il forzista Claudio Fazzone, parlamentare di lungo corso con alle spalle un curriculum quasi ventennale da parlamentare. La decisione arriva dopo che il ministro Matteo Salvini, in visita venerdì 10 alla Darsena Europa a Livorno, l'aveva annunciato davanti al taccuino della "Gazzetta Marittima" e dopo che a stretto giro l'aveva ripetuto il viceministro Edoardo Rixi davanti alla platea della "Genoa Shipping Week": o i parlamentari si danno una mossa o il ministro firma le nomine per conto suo. In realtà, dietro c'è anche l'accordo (ma Salvini nega che c'entri qualcosa) sulla guida dello schieramento di centrodestra al voto regionale: la Lega avrà il Veneto del dopo Zaia, Fratelli d'Italia dovrebbe avere la leadership della Lombardia quando si voterà per il dopo-Fontana. Nel frattempo il vicepremier-ministro ha indicato l'ingegner Marco Consalvo per Trieste come presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale e sul suo nome ha chiesto l'intesa al presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, leghista, secondo quanto prevede la normativa. Il pacchetto di nomine all'esame della commissione mette in fila le pratiche dei pareri secondo l'ordine di numerazione: dalla nomina n. 78 relativa all'Authority di Taranto (Giovanni Gugliotti) alla nomina n. 105 riguardante l'istituzione portuale sarda (Domenico Bagalà). In mezzo al quinto posto della lista di undici c'è anche Davide Gariglio come presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, cioè Livorno, Piombino e Arcipelago.

Grimaldi chiede a Trieste una concessione per l'export di auto in Europa

TRIESTE Mercedes e Volkswagen possono trovare qui il miglior porto possibile per il proprio export. Con questa frase, rilasciata nel corso di un'intervista al quotidiano locale triestino Il Piccolo, Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del gruppo aramtoriale partenopeo, sintetizza la sua visione per lo scalo giuliano: trasformare Trieste in un hub strategico per il traffico automobilistico e per le rotte con la Turchia. Dopo aver potenziato la linea ro-ro TriesteGempport con una quarta nave settimanale, Grimaldi annuncia di essere pronto a investire direttamente nello scalo: Sicuramente prenderemmo in considerazione una banchina in concessione afferma . Speriamo ci sia spazio, perché la domanda cresce e siamo già molto forti nel traffico di auto da Monfalcone. Ma l'intervista segna anche un nuovo capitolo nella lunga contesa con Dfds, la compagnia danese con cui Grimaldi compete sull'autostrada del mare fra l'Alto Adriatico e la Turchia. L'armatore accusa i rivali di concorrenza sleale, monopolio e armi obsolete nella gestione commerciale: Dopo un anno sottolinea trasportiamo più carico di loro. Su 5.000 semirimorchi a settimana, ne movimentiamo oltre 3.000 con quattro navi, mentre Dfds ne impiega sei per coprire il resto. E possiamo mantenere noli più bassi del 30-40% rispetto a prima della competizione, grazie a navi più grandi, moderne e con minori consumi. L'ad del gruppo napoletano rivendica inoltre il sostegno ricevuto dall'Autorità di Sistema portuale per alleggerire la Piattaforma logistica Hhla, dove tre traghetti Dfds continuavano ad attraccare accanto ai mezzi Grimaldi: Abbiamo chiesto al Ministero e all'Adsp di ristabilire equità spiega . La decisione di spostare due unità nel terminal in concessione ai danesi va nella giusta direzione. Non si può ostacolare chi lavora per innovare. Grimaldi respinge le accuse e rivendica una strategia basata su efficienza e sostenibilità ambientale: Non siamo figli del dumping, ma dell'innovazione. Abbiamo investito in navi doppie per capacità e dimezzate nei consumi. Chi ha puntato sul monopolio oggi combatte con armi superate. Nel futuro prossimo, il gruppo punta a introdurre una quinta nave da 500 trailer per consolidare la propria posizione e cogliere le opportunità di crescita del mercato. Se il contesto geopolitico si stabilizzerà aggiunge Grimaldi i flussi con la Turchia potranno salire a 6-7 mila semirimorchi a settimana. Sarebbe un vantaggio per tutti e per lo sviluppo del porto di Trieste. L'armatore conclude con un messaggio agli operatori e alle istituzioni locali: A Trieste arriva un armatore italiano solido, trasparente, che paga le tasse in Italia e dà lavoro a personale italiano . La nostra presenza è una buona notizia per la città e per il sistema portuale nazionale."



Consalvo al Porto di Trieste e Monfalcone, tutti d'accordo

Consenso trasversale, dopo la designazione di **Marco Consalvo** alla guida dell'Autorità portuale. Ora il percorso parlamentare "Sono onorato e lusingato dell'indicazione ricevuta. Affronterò le audizioni parlamentari con rispetto e fiducia". Così **Marco Consalvo** commenta la scelta del suo nome da parte dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Matteo Salvini, come presidente dell'autorità portuale di Trieste e Monfalcone. La nomina è stata comunicata alla Regione, che oggi darà ufficialmente parere positivo, già anticipato dal governatore Massimiliano Fedriga, principale sponsor dell'attuale amministratore delegato dell'aeroporto regionale. Per Fedriga **Consalvo** è una persona "competente e apprezzata, di comprovata esperienza internazionale". **Consalvo** deve ora passare per le audizioni e il voto delle commissioni di Camera e Senato. Manca da oltre 500 giorni, da quando si è dimesso Zeno D'Agostino. Nel mezzo tre commissari straordinari e un lungo braccio della politica, sollecitata a fare presto e bene da sindacati e operatori portuali. Partito Democratico e Azione chiedono ora autonomia sulle scelte dirigenziali da parte del futuro presidente. Niente da fare per l'avvocato Massimo Campailla, il cui nome era gradito agli spedizionieri. Sindacati soddisfatti per il superamento dello stallo.



Shipping Italy

Trieste

Consalvo indicanto ufficialmente per l'Adsp di Trieste, in arrivo le altre nomine

Porti Dall'Anac arrivata intanto la conferma della compatibilità ler Eliseo Cuccaro al vertice dei porti campani di REDAZIONE SHIPPING ITALY 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 ha reso nota una nota del Mit: "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". L'indicazione di **Consalvo** arriva ad oltre due settimane dai rumor sul suo nome e dopo che Salvini ha provveduto alla proroga dell'incarico commissariale affidato al direttore del Mit Donato Liguori. Un periodo di congelamento legato, secondo quanto filtra da Trieste, agli equilibri interni alla Lega, partito di Salvini e Fedriga, con Anna Cisint europarlamentare vicina al Ministro che avrebbe fino all'ultimo provato a insistere sul nome dell'avvocato Massimo Campailla. Intanto è attesa ad horas la convocazione dell'ottava commissione del Senato, chiamata a pronunciarsi sui dodici nomi di presidenti di Adsp in pectore: Francesco Mastro dell'Adsp del **Mare Adriatico** Meridionale (Bari), Francesco Rizzo per l'Adsp dello Stretto (Messina) e Bruno Pisano dell'Adsp del Mar Ligure **Orientale** (La Spezia), che sarebbero stati anche i primi tre nominati in ogni caso la prossima settimana dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti. E ancora: Davide Gariglio (Livorno), Eliseo Cuccaro (Napoli), Paolo Piacenza (Gioia Tauro), Raffaele Latrofa (Civitavecchia), Annalisa Tardino (Palermo), Francesco Benevolo (Ravenna), Matteo Gasparato (Venezia), Giovanni Gugliotti (Taranto) e Domenico Bagalà (Cagliari). Relativamente a Cuccaro proprio nei giorni scorsi Anac ha rilasciato il proprio parere sulla possibile sussistenza di un conflitto di interesse per l'ex manager di Alilauro sollevata dal deputato M5S Antonino Iaria. L'**Autorità** Anticorruzione ha dapprima valutato l'ipotesi di inconferibilità, legata al percepimento da parte di Alilauro di alcuni contributi ministeriali (in particolare circa 420mila euro del cosiddetto Decreto flotte dei fondi complementari al Pnrr per l'ammodernamento di una nave). Non abbastanza però per configurare l'inconferibilità "in quanto, da un lato si tratta di forme di contribuzione allo svolgimento di specifiche attività della società, le quali non appaiono originare da rapporti a carattere negoziale qualificabili quali attività di finanziamento realizzate tramite rapporti convenzionali (), ma si sostanziano in concessioni di denaro pubblico, espressione del potere autoritativo dell'amministrazione; dall'altro è altrettanto rilevante che la concessione del contributo è subordinato alla verifica della presenza dei predefiniti presupposti di partecipazione,



Porti Dall'Anac arrivata intanto la conferma della compatibilità ler Eliseo Cuccaro al vertice dei porti campani di REDAZIONE SHIPPING ITALY 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 ha reso nota una nota del Mit: "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". L'indicazione di Consalvo arriva ad oltre due settimane dai rumor sul suo nome e dopo che Salvini ha provveduto alla proroga dell'incarico commissariale affidato al direttore del Mit Donato Liguori. Un periodo di congelamento legato, secondo quanto filtra da Trieste, agli equilibri interni alla Lega, partito di Salvini e Fedriga, con Anna Cisint europarlamentare vicina al Ministro che avrebbe fino all'ultimo provato a insistere sul nome dell'avvocato Massimo Campailla. Intanto è attesa ad horas la convocazione dell'ottava commissione del Senato, chiamata a pronunciarsi sui dodici nomi di presidenti di Adsp in pectore: Francesco Mastro dell'Adsp del Mare Adriatico Meridionale (Bari), Francesco Rizzo per l'Adsp dello Stretto (Messina) e Bruno Pisano dell'Adsp del Mar Ligure Orientale (La Spezia), che sarebbero stati anche i primi tre nominati in ogni caso la prossima settimana dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti. E ancora: Davide Gariglio (Livorno), Eliseo Cuccaro (Napoli), Paolo Piacenza (Gioia Tauro), Raffaele Latrofa (Civitavecchia), Annalisa Tardino (Palermo), Francesco Benevolo (Ravenna), Matteo Gasparato (Venezia), Giovanni Gugliotti (Taranto) e Domenico Bagalà (Cagliari). Relativamente a Cuccaro proprio nei giorni scorsi Anac ha rilasciato il proprio parere sulla possibile sussistenza di un conflitto di interesse per

Shipping Italy

Trieste

dettagliatamente prescritti nel decreto di concessione". Inoltre "oltre a rappresentare un unico contributo tale da qualificare l'eventuale legame regolatorio quale episodico e occasionale e quindi incapace di determinare in capo al Mit "l'esercizio continuativo di poteri di vigilanza, di controllo" sulla società Alilauro, l'ammontare della concessione è tale da non risultare concretamente idoneo ad orientare l'attività principale del destinatario". Ricordando come in ogni caso Anac non disponga "di specifici poteri di intervento e sanzionatori", il garante ha rigettata poi l'assimilazione al caso di Cosimo Indaco, per il quale Anac valutò nel 2016 la sussistenza di un conflitto fra la carica a presidente dell'Adsp di Catania e quella di socio d'uno spedizioniere attivo in porto. Cuccaro infatti "non riveste la qualifica di socio di nessuna delle società di provenienza ed è cessato da ogni altra carica". Nondimeno Anac ha rimesso al Rpct (Responsabile per la corruzione e la trasparenza) dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale, la vigilanza e il monitoraggio sulla corretta applicazione delle misure di gestione del conflitto, nonché l'eventuale predisposizione di contromisure adeguate, ove non si possa procedere con l'astensione dell'interessato nell'esercizio delle funzioni monocratiche". "Abbiamo ragione sotto il profilo normativo, ma Anac sostiene che i finanziamenti del Mit ad Alilauro sono minimi e non configurano un finanziamento strutturale. Non dovrebbe essere questo il problema perché c'è comunque un conflitto d'interesse con gli altri operatori. Restano quindi il tema dell'inopportunità politica di questa nomina e l'assenza in capo ad Anac di poteri necessari e sufficienti" ha commentato Roberto Traversi collega di Iaria. Sul fronte degli ex presidenti, da ultimo, da segnalare come la Sezione Lavoro del Tribunale di Civitavecchia abbia sanzionato severamente l'Adsp di Civitavecchia, condannandola a rifondere 18 mensilità di stipendio oltre alle ferie non godute e ad altre indennità a tre dirigenti licenziati in tronco dall'ex vertice Pino Musolino (ora alla guida proprio di Alilauro). Un conto da circa un milione di euro che sarà presumibilmente sottoposto dall'ente all'attenzione della Corte dei Conti. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Mose: resisterà per i prossimi 10 anni?

VENEZIA - Nei giorni scorsi si è riunita per la prima volta la cabina di regia del Mose, guidata dal presidente dell'Autorità per la laguna, Roberto Rossetto. Durante la riunione, a cui hanno partecipato i componenti del comitato scientifico (Andrea Rinaldo, Carlo Barbante, Andrea D'Alpaos, Antonio Foscari, Maria Berica Rasotto) Rossetto ha illustrato i compiti dell'organismo: coordinare e costruire il futuro della laguna, un lavoro a cui faranno riferimento in molti, ha sottolineato. Proprio il gran numero di soggetti coinvolti, richiede un coordinamento che sarà proprio il comitato a dover dare. "Occorre porre nelle mani dei decisori politici e amministrativi del territorio non soltanto monitoraggi prodotti da numerosi soggetti, ma delle soluzioni e degli elementi di intervento" ha detto. Il Comitato dovrà assumere un ruolo di indirizzo e governo dell'intera comunità scientifica che a vario titolo opera già, e delle rilevanti risorse economiche che verranno destinate a questi scopi. Proprio sull'aspetto economico, le ultime analisi, hanno indicato una cifra intorno ai 100 milioni di euro annui perchè il Mose possa funzionare correttamente. Questo anche in previsione del cambiamento climatico che

potrebbe innalzare ulteriormente il livello delle acque del mare. Per alcune aree come Porto Marghera questo è un problema importante, mentre aspetta la conca di navigazione. Si è dato il via libera alla manutenzione di 21 paratoie con due gare per le 15 di Treporti e le 6 delle bocche per un totale di circa 60 milioni di euro, 34 milioni per le 15. Su queste, i fondi già assegnati a Fincantieri non sono bastati per la manutenzione completa. Ma durante la riunione si è parlato anche di assunzioni: non appena ci sarà l'ok da Roma è infatti intenzione del presidente assumere nuovo personale che si affiancherà al comitato per i prossimi dieci anni, tempo che gli esperti hanno indicato per capire se il Mose potrà ancora resistere. La previsione infatti è che le paratie debbano alzarsi più spesso, tema sul quale il comitato ha chiesto un incontro specifico che riguardi i protocolli di sollevamento, e cercare di capire se si possano migliorare. L'Autorità della Laguna Secondo quanto si legge sul sito del Ministero, i compiti dell'Autorità della Laguna che a fine 2024 ha sostituito i compiti, le funzioni e le risorse finanziarie del Commissario straordinario MOSE, sono di diverso indirizzo. Da quel momento si è dato al presidente dell'Autorità la possibilità di conferire, con una percentuale del 50%, in deroga alle vigenti disposizioni, gli incarichi di livello dirigenziale non generale per l'avvio delle attività. Queste le funzioni indicate: L'Autorità è ente pubblico non economico di rilevanza nazionale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. L'Autorità opera nell'esercizio delle funzioni pubbliche ad essa affidate in base ai principi di legalità, imparzialità e trasparenza, con criteri di efficienza, economicità ed efficacia nel perseguimento della sua missione. L'Autorità è sottoposta ai poteri di indirizzo e



Messaggero Marittimo

Venezia

vigilanza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti secondo le disposizioni di cui al presente articolo. Il quinto e il sesto periodo del comma 3 dell'articolo 18 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, sono abrogati. 2. All'Autorità sono attribuite tutte le funzioni e competenze relative alla salvaguardia della città di Venezia e della sua laguna e al mantenimento del regime idraulico lagunare, ivi incluse quelle di cui alle leggi 5 marzo 1963, n. 366, 16 aprile 1973, n. 171 e 29 novembre 1984, n. 798, nonché quelle già attribuite al Magistrato alle Acque e trasferite al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 18, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114.

Savona, dal Priamar una spiaggia libera attrezzata con aree sportive e spazio per i cani

Nuovo passo avanti per la realizzazione di un'area sportiva e di una spiaggia libera attrezzata sotto la fortezza del Priamar di Savona. La commissione giudicatrice del Comune infatti, ha terminato la valutazione delle tre proposte che avevano partecipato al bando per la manifestazione di interesse che si era chiuso lo scorso 10 settembre. La proposta progettuale che, in base al giudizio della commissione, è risultata più aderente alle richieste del bando, è stato quella presentata dal raggruppamento temporaneo di imprese composto da Avignoni Nicola e Daniele Guatti di Eco2 srl. La progettazione prevede la realizzazione delle aree sportive, oltreché di una spiaggia per i cani. Sono previsti inoltre tutti i servizi necessari, comprese le strutture di accessibilità per i disabili ed è garantito il mantenimento del circolo nautico attualmente presente. La rti prevede la possibilità di utilizzare l'area per tutti e 12 i mesi dell'anno sfruttandone soprattutto le potenzialità dal punto di vista sportivo. Per la realizzazione delle opere necessarie, il proponente prevede un investimento di 776.000 euro «Siamo molto soddisfatti - dichiara l'assessore Francesco Rossello - oggi compiamo un altro passo fondamentale che porterà alla riqualificazione di uno degli arenili più belli della città. La manifestazione di interesse era finalizzata alla ricerca di operatori economici interessati a presentare un progetto di investimento sull'area. Oggi possiamo dire che l'interesse che noi auspicavamo c'è, così come ci sono l'imprenditore e il progetto. Vorrei anche gli uffici per il lavoro svolto». Ora proseguirà l'iter previsto dalla procedura del project financing a seguito della quale potrà essere formalizzata la richiesta di concessione all'**autorità portuale**, già prevista dalla convenzione firmata a suo tempo tra Comune e **autorità** stessa.



Savona, scelto il progetto per il restyling dell'arenile sotto la fortezza del Priamar

Spiaggia libera attrezzata, spazi per i cani e attività sportive lungo tutti i 12 mesi dell'anno. Nuovo passo avanti per la realizzazione di un'area sportiva e di una spiaggia libera attrezzata sotto la fortezza del Priamar. La commissione giudicatrice del Comune, infatti, ha terminato la valutazione delle tre proposte che avevano partecipato al bando per la manifestazione di interesse, che si era chiuso lo scorso 10 settembre. La proposta progettuale che, in base al giudizio della commissione, è risultata più aderente alle richieste del bando è stata quella presentata dal raggruppamento temporaneo di imprese composto da Avignoni Nicola e Daniele Guatti di Eco2srl. La progettazione prevede la realizzazione delle aree sportive, oltre a una spiaggia per i cani. Sono previsti, inoltre, tutti i servizi necessari, comprese le strutture di accessibilità per i disabili, ed è garantito il mantenimento del circolo nautico attualmente presente. La RTI prevede la possibilità di utilizzare l'area per tutti e 12 i mesi dell'anno, sfruttandone soprattutto le potenzialità dal punto di vista sportivo. Per la realizzazione delle opere necessarie, il proponente prevede un investimento di 776.000 euro. "Siamo molto soddisfatti - dichiara l'assessore

Francesco Rossello - oggi compiamo un altro passo fondamentale che porterà alla riqualificazione di uno degli arenili più belli della città. La manifestazione di interesse era finalizzata alla ricerca di operatori economici interessati a presentare un progetto di investimento sull'area. Oggi possiamo dire che l'interesse che noi auspicavamo c'è, così come ci sono l'imprenditore e il progetto. Vorrei anche ringraziare gli uffici per il lavoro svolto". Ora proseguirà l'iter previsto dalla procedura del project financing, a seguito della quale potrà essere formalizzata la richiesta di concessione all'**autorità portuale**, già prevista dalla convenzione firmata a suo tempo tra Comune e **autorità** stessa.



Due super portacontainer per la prima volta ormeggiate a Genova

Psa Italy, 'Una svolta epocale per la portualità nazionale' Due super portacontainer da 20mila teu lunghe 400 metri, le unità più grandi al mondo, hanno ormeggiato per la volta in contemporanea al terminal portuale Psa di **Genova Pra'**. Il ministero delle Infrastrutture attraverso la Capitaneria di **porto di Genova** ha dato l'assenso all'avvio della fase di sperimentazione per l'accosto e l'ormeggio contemporaneo di due unità portacontainer di dimensioni massime. Le meganavi scalano già in media una volta a settimana il terminal Psa genovese. L'attracco delle unità Cosco Shipping Taurus e Evelyn Maersk rappresenta una svolta epocale, che consente di rispondere alle esigenze di un mercato in continua evoluzione e di andare nella direzione richiesta dagli operatori. "L'approvazione della sperimentazione costituisce una svolta epocale anche per la portualità nazionale, poiché stiamo parlando delle navi più grandi attualmente in servizio nel mercato delle portacontainer - spiega l'amministratore delegato del terminal di Psa Italy Roberto Ferrari -. L'autorizzazione riguarda la gestione di navi colossali, che rappresentano un vero e proprio salto di scala per il **porto** ligure. Come PSA operiamo da sempre navi da 20mila teu: il nostro know-how e i nostri investimenti sono andati nella direzione di poter assicurare un servizio all'avanguardia nel nostro terminal di Pra'. Per noi e per il mercato la svolta è poter garantire efficienza e operatività a due mega navi alla volta, evitando che una rimanga inoperosa in rada, ed efficientando così tutta la catena logistica. Perciò voglio ringraziare la Capitaneria di **porto-Guardia costiera**, il corpo dei piloti di **Genova**, gli ormeggiatori, i rimorchiatori e naturalmente i colleghi del terminal".



Cflc capofila del progetto Eco-Inn, innovazione e sostenibilità per le pmi del Mediterraneo

Favorire l'innovazione e la competitività delle piccole e medie imprese, accompagnandole nella transizione ecologica e digitale: è questo l'obiettivo di Eco-Inn - Ecosistema transfrontaliero per l'innovazione ambientale ed energetica, progetto finanziato dal Programma Interreg Italia - Francia Marittimo 2021-2027, di cui Cflc - Cooperativa Formazione Lavoro e Cooperazione - di Genova è capofila. Partendo dall'esperienza della rete di eco-incubatori creata con il progetto Resmyle, Eco-Inn mira a rafforzare e ampliare questa infrastruttura, trasformandola in una piattaforma di accelerazione per pmi. La rete collegherà imprese, giovani tecnologi, centri di ricerca e attori dell'innovazione, promuovendo filiere strategiche della green e blue economy. I partner Accanto ai due partner della riva nord del Mediterraneo, il capofila Cflc (Liguria) e Petra Patrimonia (Paca - Provenza-Alpi-Costa Azzurra), capofila del progetto eni-cbc Resmyle, sono stati coinvolti due partner territoriali delle Isole con consolidate esperienze nell'ambito delle pmi: Parco **Porto** Conte, in Sardegna e Cije (Cooperative d'Iniziativa Jeunes Entrepreneurs) in Corsica. Il partenariato è stato integrato con due partner "scientifici" capaci di apportare conoscenze e competenze sulle filiere tecnologiche di interesse, in particolare verso le biotecnologie marine e agricolo-alimentari, collegate all'esperienza di **Porto** Conte Ricerche, facente parte di Sardegna Ricerche, e di quelle energetiche e dei materiali collegate al Dipartimento Dime della scuola politecnica dell'università di Genova. Il partenariato è stato costituito anche in una logica di continuità e di sviluppo strategico poiché tutti i partner sono interessati a sviluppare in rete un'attività di assistenza alle pmi locali per la transizione ambientale ed energetica, per l'economia circolare e per l'innovazione. I centri Eco-Inn potranno diventare i punti di riferimento per l'introduzione di tecnologie innovative nelle pmi locali. «Con Eco-Inn vogliamo rafforzare la competitività delle piccole e medie imprese, guidandole lungo i percorsi della sostenibilità e dell'innovazione. Non solo tecnologia, ma visione: sviluppare nuove competenze, sperimentare soluzioni circolari, creare reti vive e pulsanti che connettano pmi, giovani talenti, centri di ricerca e incubatori di idee», afferma Francesco Trocino, direttore di Cflc. L'impatto sul territorio Eco-Inn vuole far incontrare le energie più promettenti dell'innovazione con i bisogni concreti delle imprese, dando vita a filiere sostenibili e radicate nei territori, con uno sguardo attento alle realtà insulari e costiere del nostro Mediterraneo. Le attività prevedono scouting di tecnologie, accompagnamento alle PMI, formazione di giovani innovatori, forum di presentazione e un evento conclusivo per condividere i risultati e valorizzare le buone pratiche. Aperta la manifestazione di interesse per giovani tecnologi junior Il partenariato del progetto Eco-Inn ha aperto la raccolta di manifestazioni di interesse per giovani tecnologi junior. L'iniziativa è finalizzata a costituire



Favorire l'innovazione e la competitività delle piccole e medie imprese, accompagnandole nella transizione ecologica e digitale: è questo l'obiettivo di Eco-Inn - Ecosistema transfrontaliero per l'innovazione ambientale ed energetica, progetto finanziato dal Programma Interreg Italia - Francia Marittimo 2021-2027, di cui Cflc - Cooperativa Formazione Lavoro e Cooperazione - di Genova è capofila. Partendo dall'esperienza della rete di eco-incubatori creata con il progetto Resmyle, Eco-Inn mira a rafforzare e ampliare questa infrastruttura, trasformandola in una piattaforma di accelerazione per pmi. La rete collegherà imprese, giovani tecnologi, centri di ricerca e attori dell'innovazione, promuovendo filiere strategiche della green e blue economy. I partner Accanto ai due partner della riva nord del Mediterraneo, il capofila Cflc (Liguria) e Petra Patrimonia (Paca - Provenza-Alpi-Costa Azzurra), capofila del progetto eni-cbc Resmyle, sono stati coinvolti due partner territoriali delle Isole con consolidate esperienze nell'ambito delle pmi: Parco Porto Conte, in Sardegna e Cije (Cooperative d'Iniziativa Jeunes Entrepreneurs) in Corsica. Il partenariato è stato integrato con due partner "scientifici" capaci di apportare conoscenze e competenze sulle filiere tecnologiche di interesse, in particolare verso le biotecnologie marine e agricolo-alimentari, collegate all'esperienza di Porto Conte Ricerche, facente parte di Sardegna Ricerche, e di quelle energetiche e dei materiali collegate al Dipartimento Dime della scuola politecnica dell'università di Genova. Il partenariato è stato costituito anche in una logica di continuità e di sviluppo strategico poiché tutti i partner sono interessati a sviluppare in rete un'attività di assistenza alle pmi locali per la transizione ambientale ed energetica, per l'economia circolare e per l'innovazione. I centri Eco-Inn potranno diventare i punti di riferimento per l'introduzione di tecnologie innovative nelle pmi locali. «Con Eco-Inn vogliamo rafforzare la competitività delle

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

un elenco di profili tecnico-scientifici che possano supportare le pmi selezionate per il progetto nello sviluppo di percorsi di innovazione ambientale ed energetica, contribuendo così a ridurre l'impatto ambientale e ad aumentare la sostenibilità dei processi produttivi. I giovani tecnologi selezionati saranno coinvolti direttamente nelle imprese beneficiarie e potranno contare, quando necessario, sul supporto di esperti senior e dei partner del progetto. Inoltre, indipendentemente dall'abbinamento a una pmi, parteciperanno a un percorso di formazione specifico sul management dell'innovazione organizzato in modalità a distanza. Per tutti i dettagli su requisiti, modalità di candidatura e modello di domanda è possibile consultare il testo integrale dell' avviso e l' allegato A . Per informazioni contattare Cflc al numero 010-8078682 o scrivere a formazione@cflc.it.

Hunters Group: crescono le opportunità di lavoro in Liguria

La Liguria e **Genova** stanno vivendo un momento di forte dinamismo economico e occupazionale: a dirlo è l'Osservatorio di Hunters Group, società di ricerca e selezione di personale altamente qualificato, secondo cui nella regione si registra un aumento significativo della domanda di professionisti, in particolare nei comparti servizi (30%), Ict (17%), manifatturiero (14,9%), logistica (9,5%) e construction (8,7%). Anche il settore ospedaliero (5,9%) mostra segnali di crescita, confermando il trend positivo che coinvolge l'intero tessuto produttivo regionale. «In questo momento la Liguria - dichiara Stefano Castelli, area manager e coordinatore della sede di Torino di Hunters Group e ora alla guida del Local Hub di **Genova** - sta vivendo una fase molto positiva dal punto di vista economico e delle opportunità professionali. Nell'ultimo anno, secondo i dati elaborati dal nostro Osservatorio, sono cresciute del 20% le richieste di professionisti, trainate dai settori dei servizi, dell'hi-tech, della manifattura, della logistica, e in ambito construction. Non dimentichiamo, infatti, che la posizione strategica del **porto di Genova** e la presenza di aziende competitive rendono la Liguria un polo di attrazione per molte realtà produttive. Per creare ancora maggiori sinergie con le imprese del territorio e con i candidati, abbiamo recentemente aperto un nuovo Local Hub nella città di **Genova**, l'ottava in Italia per Hunters Group. È, per noi, un modo concreto di sostenere la crescita del tessuto produttivo ligure». I settori con le maggiori opportunità Dove si concentrano le maggiori opportunità in Liguria? Nella regione si registra una crescita costante delle opportunità di lavoro in diversi comparti strategici, accompagnata da una domanda sempre più forte di profili qualificati e specializzati. Settore servizi e vendite : le imprese cercano figure chiave per sostenere la loro espansione, in ruoli legati al customer care, al marketing digitale, al supporto amministrativo e alla gestione delle reti commerciali. Importante anche il comparto retail, dove si cercano professionisti capaci di gestire punti vendita, elaborare strategie di vendita e promuovere la fidelizzazione dei clienti; Manifattura : cresce la richiesta di operai specializzati, tecnici di manutenzione e responsabili di produzione, tanto nelle industrie tradizionali quanto nei settori più innovativi; It e hi-tech : la trasformazione digitale delle imprese liguri alimenta la domanda di professionisti in sviluppo software, intelligenza artificiale, cybersecurity e analisi dei dati, competenze ormai indispensabili per la competitività aziendale; Logistica : le aziende del settore ricercano operatori portuali, addetti alla logistica e supply chain manager in grado di coordinare e ottimizzare l'intero flusso di approvvigionamento, dalla progettazione alla distribuzione finale dei prodotti; Construction : il comparto offre interessanti opportunità per tecnici, ingegneri edili, project manager e specialisti nella gestione dei cantieri



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

e della sicurezza; Turismo : settore in forte espansione, con un crescente fabbisogno di personale qualificato in accoglienza, gestione alberghiera, ristorazione, animazione e promozione del territorio. « La sfida maggiore per le imprese liguri, e in generale italiane, è colmare il gap di competenze : più della metà delle aziende del territorio ha dichiarato di avere difficoltà nel reperire i profili desiderati, in particolare quelli con competenze legate all'intelligenza artificiale e alla digital transformation. Il nostro obiettivo far incontrare domanda e offerta, aiutando le aziende a trovare professionisti qualificati e sostenendo i candidati nel loro percorso di crescita professionale», conclude Castelli.

Psa Pra': via libera all'ormeggio simultaneo di due navi portacontainer da 400 m, le unità più grandi al mondo

Il Mit, attraverso Capitaneria di **porto** - Guardia costiera di **Genova**, ha dato l'ok alla fase di sperimentazione Psa si prepara a stabilire un nuovo primato nel Mediterraneo: grazie all'autorizzazione del Mit, per mezzo della Capitaneria di **porto** - Guardia costiera di **Genova**, e al lavoro dei servizi tecnico-nautici, quali il Corpo piloti del **Porto** di **Genova**, i Rimorchiatori e il Gruppo Antichi Ormeggiatori di **Genova**, al terminal Psa **Genova** Pra' è possibile ormeggiare e operare in contemporanea due navi da 400 metri di lunghezza, le unità più grandi al mondo. Le meganavi da 400 metri scalano già in media una volta a settimana il terminal di Psa **Genova** Pra': ieri, per la prima volta, sono state ormeggiate in contemporanea le navi Cosco Shipping Taurus e Evelyn Maersk, entrambe portacontainer da 20mila TEUs di capacità e di lunghezza di circa 400 metri. Si tratta di una svolta epocale, che consente di rispondere alle esigenze di un mercato in continua evoluzione e di andare nella direzione richiesta dagli operatori: «L'approvazione di questa sperimentazione costituisce una svolta epocale anche per la portualità nazionale, poiché stiamo parlando delle navi più grandi attualmente in servizio nel mercato delle portacontainer - ha spiegato Roberto Ferrari, amministratore delegato di tutti e tre i terminal di Psa Italy, incluso il terminal di Psa **Genova** Pra', il più importante scalo gateway d'Italia - Questa autorizzazione riguarda la gestione di navi colossali, che rappresentano un vero e proprio salto di scala per il **porto** ligure. Come Psa operiamo da sempre navi da 20mila teus: il nostro know-how e i nostri investimenti sono andati nella direzione di poter assicurare un servizio all'avanguardia nel nostro terminal di Pra'. Per noi e per il mercato la svolta è poter garantire efficienza e operatività a due mega navi alla volta, evitando che una rimanga inoperosa in rada, ed efficientando così tutta la catena logistica».



Informare

Genova, Voltri

Il terminal di PSA Genova Pra' autorizzato ad accogliere contemporaneamente due portacontainer da 400 metri

Ieri l'ormeggio di "COSCO Shipping Taurus" e "Evelyn Maersk", navi entrambe da 20mila teu. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso la Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di **Genova**, ha comunicato alla società terminalista PSA **Genova** Pra' il proprio assenso all'avvio della fase di sperimentazione per l'accosto e l'ormeggio contemporaneo di due portacontainer della lunghezza di 400 metri, mega navi che già scalano in media una volta alla settimana il container terminal genovese. A seguito dell'ok del MIT, ieri, per la prima volta, sono state ormeggiate in contemporanea le navi COSCO Shipping Taurus ed Evelyn Maersk, entrambe portacontainer della capacità di 20mila teu e della lunghezza di circa 400 metri. Sottolineando che si tratta di una svolta epocale che consente di rispondere alle esigenze di un mercato in continua evoluzione e di andare nella direzione richiesta dagli operatori, l'amministratore delegato di PSA Italy, Roberto Ferrari, ha evidenziato che «l'approvazione di questa sperimentazione costituisce una svolta epocale anche per la portualità nazionale, poiché stiamo parlando delle navi più grandi attualmente in servizio nel mercato delle portacontainer. Questa autorizzazione riguarda la gestione di navi colossali, che rappresentano un vero e proprio salto di scala per il porto ligure. Come PSA operiamo da sempre navi da 20mila teu: il nostro know-how e i nostri investimenti sono andati nella direzione di poter assicurare un servizio all'avanguardia nel nostro terminal di Pra'. Per noi e per il mercato la svolta è poter garantire efficienza e operatività a due mega navi alla volta, evitando che una rimanga inoperosa in rada, ed efficientando così tutta la catena logistica. Per questo voglio ringraziare la Capitaneria di Porto - Guardia costiera, il Corpo dei Piloti di **Genova**, gli Ormeggiatori e i Rimorchiatori e, naturalmente, i colleghi del terminal».



Informare

Genova, Voltri

Assocostieri esorta a rilanciare la competitività del settore nazionale del bunkeraggio

Tra le proposte, rendere possibile l'utilizzo delle bettoline come depositi galleggianti per combustibili alternativi. Nei porti italiani le navi si riforniscono prevalentemente di combustibili tradizionali e la quota di bunkeraggio di fuel alternativi utili alla decarbonizzazione del trasporto marittimo è ancora limitata. Lo ha rilevato il direttore generale di Assocostieri, Dario Soria, nel suo intervento dal titolo "Logistica energetica e combustibili alternativi per il settore marittimo" alla tavola rotonda "New frontiers in green shipping technologies - Decarbonization and energy efficiency" di Port&ShippingTech, svoltasi questa mattina al Centro Congressi del Porto Antico di **Genova**, che si è svolta nell'ambito della settima edizione della "Genoa Shipping Week" ed è stata moderata da Daniele Testi, presidente di SOS LOGistica e amministratore delegato di Piano 23. Ricordando che «negli ultimi anni il quadro legislativo europeo e internazionale ha fissato obiettivi di decarbonizzazione molto sfidanti per il settore marittimo», Soria ha evidenziato che, se il trasporto marittimo fosse uno Stato, sarebbe il sesto emettitore mondiale di CO2 dato che, «pur rappresentando circa il 3% delle emissioni globali, movimentata oltre il 90% delle merci mondiali e assorbe più del 6% della domanda globale di petrolio e prodotti petroliferi». Nel suo intervento il direttore generale di Assocostieri ha illustrato le potenzialità del gas naturale liquefatto e dei suoi derivati per la decarbonizzazione dello shipping, con riduzioni significative di emissioni (circa -25% CO2, -90% NOx, -100% SOx e -100% particolato) e la prospettiva del bioGNL, che può offrire riduzioni nette fino al -120%. Tuttavia - ha spiegato - i dati di consumo italiano mostrano un uso ancora limitato del bunkeraggio nei porti nazionali: la maggior parte dei rifornimenti è ancora basata su marine diesel e fuel oil, con segnali di crescita solo timida per HVO, biodiesel e GNL (da 6.000 tonnellate nel 2021 a 3.000 tonnellate nel 2024, con aspettative di aumento nel 2025). Lo studio Assocostieri-Nomisma Energia - ha specificato Soria - dimostra che l'Italia è tra gli ultimi Paesi europei per volumi di bunkeraggio, comparabile a Malta e appena sopra Grecia e Turchia. «Abbiamo fatto - ha osservato Soria - passi avanti sulla logistica del GNL, con linee guida predisposte dal MIT, dalla Capitaneria e da Assocostieri, ma per sviluppare una vera filiera dei nuovi combustibili alternativi (oggi GNL, domani metanolo, che potrebbe rappresentare circa il 20% degli ordini entro il 2030) servono interventi sia regolatori sia operativi a livello locale: occorre favorire uno sviluppo "dal basso" nei singoli porti per rendere possibili le operazioni commerciali». Tra le proposte presentate da Assocostieri per dare impulso alla filiera dei fuel alternativi: rendere possibile l'utilizzo delle bettoline come depositi galleggianti per combustibili alternativi, funzione oggi non prevista.



10/17/2025 15:43

Tra le proposte, rendere possibile l'utilizzo delle bettoline come depositi galleggianti per combustibili alternativi. Nei porti italiani le navi si riforniscono prevalentemente di combustibili tradizionali e la quota di bunkeraggio di fuel alternativi utili alla decarbonizzazione del trasporto marittimo è ancora limitata. Lo ha rilevato il direttore generale di Assocostieri, Dario Soria, nel suo intervento dal titolo "Logistica energetica e combustibili alternativi per il settore marittimo" alla tavola rotonda "New frontiers in green shipping technologies - Decarbonization and energy efficiency" di Port&ShippingTech, svoltasi questa mattina al Centro Congressi del Porto Antico di Genova, che si è svolta nell'ambito della settima edizione della "Genoa Shipping Week" ed è stata moderata da Daniele Testi, presidente di SOS LOGistica e amministratore delegato di Piano 23. Ricordando che «negli ultimi anni il quadro legislativo europeo e internazionale ha fissato obiettivi di decarbonizzazione molto sfidanti per il settore marittimo», Soria ha evidenziato che, se il trasporto marittimo fosse uno Stato, sarebbe il sesto emettitore mondiale di CO2 dato che, «pur rappresentando circa il 3% delle emissioni globali, movimentata oltre il 90% delle merci mondiali e assorbe più del 6% della domanda globale di petrolio e prodotti petroliferi». Nel suo intervento il direttore generale di Assocostieri ha illustrato le potenzialità del gas naturale liquefatto e dei suoi derivati per la decarbonizzazione dello shipping, con riduzioni significative di emissioni (circa -25% CO2, -90% NOx, -100% SOx e -100% particolato) e la prospettiva del bioGNL, che può offrire riduzioni nette fino al -120%. Tuttavia - ha spiegato - i dati di consumo italiano mostrano un uso ancora limitato del bunkeraggio nei porti nazionali: la maggior parte dei rifornimenti è ancora basata su marine diesel e fuel oil, con segnali di crescita solo timida per HVO, biodiesel e GNL (da 6.000 tonnellate nel 2021 a 3.000 tonnellate nel 2024, con aspettative di aumento nel 2025). Lo

Informare

Genova, Voltri

per gli oli minerali ma ritenuta strategica per accelerare la diffusione del bunkeraggio alternativo nei porti italiani.

Informare

Genova, Voltri

Nuovo servizio diretto di Arkas Line collega il Mediterraneo orientale e l'Italia con l'Africa occidentale

Lunedì prossimo la compagnia di navigazione turca Arkas Line avvierà il nuovo servizio diretto settimanale Med Africa Service (MAS) dal Mediterraneo orientale e dall'Italia all'Africa occidentale creato attraverso la combinazione delle attuali linee Blue Med Service (BMS) e West Africa Service (WAS). Arkas ha evidenziato che sinora le spedizioni verso l'Africa venivano effettuate tramite trasbordo in Marocco, mentre il nuovo servizio MAS consente l'accesso diretto a queste destinazioni riducendo significativamente i tempi di transito. La rotazione del servizio MAS toccherà i porti di Alessandria, Beirut, Lattakia, Mersin, Aliaga, La Spezia, **Genova**, Casablanca, Dakar, Lagos (Apapa, Tincan), Tema, Abidjan, Nouakchott, Casablanca, Tangeri, Valencia, Barcellona, Marsiglia Fos, La Spezia, **Genova**, Salerno, Alessandria. Il servizio sarà operato da dieci navi, ciascuna con capacità compresa tra 1.600 e 2.500 teu.

Informare

Nuovo servizio diretto di Arkas Line collega il Mediterraneo orientale e l'Italia con l'Africa occidentale



10/17/2025 15:51

Lunedì prossimo la compagnia di navigazione turca Arkas Line avvierà il nuovo servizio diretto settimanale Med Africa Service (MAS) dal Mediterraneo orientale e dall'Italia all'Africa occidentale creato attraverso la combinazione delle attuali linee Blue Med Service (BMS) e West Africa Service (WAS). Arkas ha evidenziato che sinora le spedizioni verso l'Africa venivano effettuate tramite trasbordo in Marocco, mentre il nuovo servizio MAS consente l'accesso diretto a queste destinazioni riducendo significativamente i tempi di transito. La rotazione del servizio MAS toccherà i porti di Alessandria, Beirut, Lattakia, Mersin, Aliaga, La Spezia, Genova, Casablanca, Dakar, Lagos (Apapa, Tincan), Tema, Abidjan, Nouakchott, Casablanca, Tangeri, Valencia, Barcellona, Marsiglia Fos, La Spezia, Genova, Salerno, Alessandria. Il servizio sarà operato da dieci navi, ciascuna con capacità compresa tra 1.600 e 2.500 teu.

Paroli: "Genova porto rivolto al futuro: 3,6 miliardi di investimenti"

GENOVA In occasione di Port&ShippingTech, evento clou della Genoa Shipping Week, abbiamo incontrato Matteo Paroli, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Con lui abbiamo parlato dei grandi progetti in corso, del ruolo di Genova nel sistema logistico europeo e delle prospettive per la riforma della governance portuale. Presidente, oggi gioca un po' in casa. Genova è davvero, come lei ha detto più volte, un porto d'avanguardia? "Il padrone di casa oggi è il porto di Genova, non io. È un porto incredibile, per le sue professionalità, per i margini di crescita e per i lavori che stiamo portando avanti per renderlo ancora più competitivo. Abbiamo in corso 3 miliardi e 600 milioni di euro di investimenti distribuiti su un cantiere lungo quasi 13 chilometri, da ponente a levante. È entusiasmante e anche impegnativo essere alla guida di un sistema portuale come questo, ma eventi come Port&ShippingTech ripagano di ogni sforzo." Una grande vetrina internazionale, quindi, anche per mostrare il volto di un porto in trasformazione. "Assolutamente. Qui abbiamo riunito gran parte dello shipping nazionale e internazionale: delegazioni dalla Svizzera, Germania, Austria, Spagna. È la dimostrazione di quanto Genova sia ormai al centro della logistica europea. Il nostro sistema portuale è efficiente, in crescita, in trasformazione e perfettamente in grado di reggere il confronto con i grandi porti del Nord Europa, come Rotterdam. Solo dieci anni fa sarebbe stato impensabile parlare di Genova in questi termini. Il prossimo obiettivo? "Continuare a espandere il nostro bacino di traffico e a diversificare la clientela, consolidando la posizione del porto nel contesto mediterraneo ed europeo. Le grandi opere in corso dalla nuova diga foranea al potenziamento ferroviario e ai terminal sono strumenti concreti per raggiungere questo traguardo." Oggi riuniti molti commissari di altri scali italiani: presto anche loro diventeranno presidenti. È il segnale di un sistema che si ricompone? "Sì, è un momento importante. Non abbiamo un ruolo diretto nella riforma portuale, ma come Autorità daremo tutto il nostro supporto, le nostre idee e le nostre esperienze, che credo possano essere una base utile per il lavoro del governo. Sono molto contento di aver sentito dal ministro che già dalla prossima settimana saranno nominati altri tre presidenti: significa che presto non sarò più l'unico della nuova tornata di nomine. Mi sentirò meno solo, e questo è un segnale di ripartenza per tutto il sistema."



Primo scalo in contemporanea di navi da 400 metri al PSA Genova Pra'

GENOVA - PSA Genova Pra', segna un altro, importante traguardo nelle sue attività, a livello di mar Mediterraneo. Il terminal ha ottenuto il via libera alla sperimentazione per l'ormeggio simultaneo di due navi portacontainer da 400 metri, le unità più grandi al mondo. L'ok è stato dato dal Ministero delle Infrastrutture per mezzo della Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Genova, e potrà attuarsi grazie al lavoro dei servizi tecnico -nautici, quali il Corpo piloti del porto di Genova, i Rimorchiatori e il Gruppo Antichi Ormeggiatori di Genova. Ormai le meganavi di questo tipo sono sempre più diffuse, con un gigantismo navale che non sembra frenare e che sulle banchine del terminal di PSA Genova Pra', che rappresenta il più importante scalo gateway d'Italia, scalano già in media una volta a settimana. Ieri per la prima volta, sono state ormeggiate in contemporanea le navi Cosco Shipping Taurus e Evelyn Maersk, entrambe portacontainer da 20mila TEUs di capacità e di lunghezza di circa 400 metri. Una novità importante per la società che opera nel terminal e che consente di rispondere alle esigenze di un mercato in continua evoluzione andando nella direzione richiesta dagli operatori: L'approvazione di questa sperimentazione -commenta Roberto Ferrari, amministratore delegato di tutti e tre i terminal di PSA Italy, incluso il terminal di PSA Genova Pra'- costituisce una svolta epocale anche per la portualità nazionale, poiché stiamo parlando delle navi più grandi attualmente in servizio nel mercato delle portacontainer. Questa autorizzazione -ha spiegato- riguarda la gestione di navi colossali, che rappresentano un vero e proprio salto di scala per il porto ligure. Come PSA operiamo da sempre navi da 20mila TEUs: il nostro know-how e i nostri investimenti sono andati nella direzione di poter assicurare un servizio all'avanguardia nel nostro terminal di Pra'. Per noi e per il mercato la svolta è poter garantire efficienza e operatività a due mega navi alla volta, evitando che una rimanga inoperosa in rada, ed efficientando così tutta la catena logistica. Per questo voglio ringraziare la Capitaneria di Porto-Guardia costiera, il Corpo dei piloti di Genova, gli Ormeggiatori e i Rimorchiatori e, naturalmente, i colleghi del terminal.



Due super portacontainer per la prima volta ormeggiate a Genova

Psa Italy, "Una svolta epocale per la portualità nazionale" Due super portacontainer da 20mila teu lunghe 400 metri, le unità più grandi al mondo, hanno ormeggiato per la volta in contemporanea al terminal portuale Psa di **Genova** Pra'. Il ministero delle Infrastrutture attraverso la Capitaneria di **porto** di **Genova** ha dato l'assenso all'avvio della fase di sperimentazione per l'accosto e l'ormeggio contemporaneo di due unità portacontentitori di dimensioni massime. Le meganavi scalano già in media una volta a settimana il terminal Psa genovese. L'attracco delle unità Cosco Shipping Taurus e Evelyn Maersk rappresenta una svolta epocale, che consente di rispondere alle esigenze di un mercato in continua evoluzione e di andare nella direzione richiesta dagli operatori. "L'approvazione della sperimentazione costituisce una svolta epocale anche per la portualità nazionale, poiché stiamo parlando delle navi più grandi attualmente in servizio nel mercato delle portacontainer - spiega l'amministratore delegato del terminal di Psa Italy Roberto Ferrari -. L'autorizzazione riguarda la gestione di navi colossali, che rappresentano un vero e proprio salto di scala per il **porto** ligure. Come PSA operiamo da sempre navi da 20mila teu: il nostro know-how e i nostri investimenti sono andati nella direzione di poter assicurare un servizio all'avanguardia nel nostro terminal di Pra'. Per noi e per il mercato la svolta è poter garantire efficienza e operatività a due mega navi alla volta, evitando che una rimanga inoperosa in rada, ed efficientando così tutta la catena logistica. Perciò voglio ringraziare la Capitaneria di **porto**-Guardia costiera, il corpo dei piloti di **Genova**, gli ormeggiatori, i rimorchiatori e naturalmente i colleghi del terminal".



Shipping Italy

Genova, Voltri

Via al doppio approdo di maxi-portacontainer a Psa Genova Pra'

Porti Autorizzato dalla Capitaneria di **porto** l'ormeggio contemporaneo di due navi da 400 metri e 20mila Teu di REDAZIONE SHIPPING ITALY Due portacontainer da 400 metri di lunghezza potranno ora ormeggiare e operare in contemporanea al terminal Psa di **Genova** Pra'. Lo ha reso noto il terminalista sottolineando l'ottenimento dell'autorizzazione della Capitaneria di **porto** - Guardia costiera di **Genova** e il lavoro dei servizi tecnico-nautici, quali il Corpo piloti del **Porto** di **Genova**, i Rimorchiatori e il Gruppo Antichi Ormeggiatori di **Genova**: "Le meganavi da 400 metri scalano già in media una volta a settimana il terminal di Psa **Genova** Pra'; ieri, per la prima volta, sono state ormeggiate in contemporanea le navi Cosco Shipping Taurus e Evelyn Maersk, entrambe portacontainer da 20mila Teu di capacità e di lunghezza di circa 400 metri". Secondo Roberto Ferrari, amministratore delegato di tutti e tre i terminal di Psa Italy, incluso il terminal di Psa **Genova** Pra', il più importante scalo gateway d'Italia, "si tratta di una svolta epocale, che consente di rispondere alle esigenze di un mercato in continua evoluzione e di andare nella direzione richiesta dagli operatori. L'approvazione di questa sperimentazione costituisce una svolta epocale anche per la portualità nazionale, poiché stiamo parlando delle navi più grandi attualmente in servizio nel mercato delle portacontainer". Il tema in effetti è sul tavolo da mesi, oggetto anche di polemiche per i fenomeni di attese in rada e congestione a terra legati ai tempi di lavorazione da parte dei terminal di navi di queste dimensioni, tempi che il doppio ormeggio potrà ora ridurre sensibilmente. "Questa autorizzazione riguarda la gestione di navi colossali, che rappresentano un vero e proprio salto di scala per il **porto** ligure. Come PSA operiamo da sempre navi da 20mila TEUs: il nostro know-how e i nostri investimenti sono andati nella direzione di poter assicurare un servizio all'avanguardia nel nostro terminal di Pra'. Per noi e per il mercato la svolta è poter garantire efficienza e operatività a due mega navi alla volta, evitando che una rimanga inoperosa in rada, ed efficientando così tutta la catena logistica. Per questo voglio ringraziare la Capitaneria di **Porto** - Guardia costiera, il Corpo dei piloti di **Genova**, gli Ormeggiatori e i Rimorchiatori e, naturalmente, i colleghi del terminal" ha concluso Ferrari. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Porti Autorizzato dalla Capitaneria di porto l'ormeggio contemporaneo di due navi da 400 metri e 20mila Teu di REDAZIONE SHIPPING ITALY Due portacontainer da 400 metri di lunghezza potranno ora ormeggiare e operare in contemporanea al terminal Psa di Genova Pra'. Lo ha reso noto il terminalista sottolineando l'ottenimento dell'autorizzazione della Capitaneria di porto - Guardia costiera di Genova e il lavoro dei servizi tecnico-nautici, quali il Corpo piloti del Porto di Genova, i Rimorchiatori e il Gruppo Antichi Ormeggiatori di Genova: "Le meganavi da 400 metri scalano già in media una volta a settimana il terminal di Psa Genova Pra'; ieri, per la prima volta, sono state ormeggiate in contemporanea le navi Cosco Shipping Taurus e Evelyn Maersk, entrambe portacontainer da 20mila Teu di capacità e di lunghezza di circa 400 metri". Secondo Roberto Ferrari, amministratore delegato di tutti e tre i terminal di Psa Italy, incluso il terminal di Psa Genova Pra', il più importante scalo gateway d'Italia, "si tratta di una svolta epocale, che consente di rispondere alle esigenze di un mercato in continua evoluzione e di andare nella direzione richiesta dagli operatori. L'approvazione di questa sperimentazione costituisce una svolta epocale anche per la portualità nazionale, poiché stiamo parlando delle navi più grandi attualmente in servizio nel mercato delle portacontainer". Il tema in effetti è sul tavolo da mesi, oggetto anche di polemiche per i fenomeni di attese in rada e congestione a terra legati ai tempi di lavorazione da parte dei terminal di navi di queste dimensioni, tempi che il doppio ormeggio potrà ora ridurre sensibilmente. "Questa autorizzazione riguarda la gestione di navi colossali, che rappresentano un vero e proprio salto di scala per il porto ligure. Come PSA operiamo da sempre navi da 20mila TEUs: il nostro know-how e i nostri investimenti sono andati nella direzione di poter assicurare un servizio all'avanguardia nel nostro terminal di Pra'. Per noi e per il mercato la svolta è poter garantire efficienza e operatività a due mega navi alla volta, evitando che

Cold ironing, alla Spezia la prima prova su nave da crociera martedì 21 ottobre

La Spezia sarà il primo **porto** italiano ad attivare il cold ironing . Martedì la prima prova su nave da crociera senza però fornire materialmente il servizio completo. Un passo necessario per capire se tutto il percorso fatto può arrivare a compimento e diventare operativo. Lo ha annunciato Davide Vetralla , ingegnere dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale durante Port & Shipping Tech, parte della Genoa Shipping Week in corso a Genova, nella sessione dedicata al Green Shipping. Un percorso iniziato nel 2020 e proseguito nel 2024 con l'assegnazione dei lavori sul Molo Garibaldi , quello dedicato alle crociere: «La rete elettrica è realizzabile, ma gli impianti e le attrezzature necessari sono complessi, richiedono investimenti importanti oltre a particolare cura e attenzione in fase di esercizio. Ora occorre definire presto le tariffe applicabili all'energia da fornire alle navi». La sessione, moderata da Guido Barbazza , presidente della Commissione Ingegneria del Mare dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Genova, si è concentrata sul cold ironing. Vetralla, che per l'Adsp è responsabile unico del procedimento del cold ironing, ha ripercorso le tappe che hanno portato a questo risultato: «A ridosso del 2020 abbiamo realizzato il documento di pianificazione strategica di sistema portuale e il documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale. Il Deasp è stato poi aggiornato nel 2024 alla luce del Piano regolatore portuale con cui abbiamo pianificato l'ampliamento del **porto**, ma anche la riduzione del conflitto **porto città**». Il Deasp prevede il potenziamento del trasporto merci via ferrovia, l'allontanamento delle aree operative dalle aree residenziali, l'installazione di barriere antifoniche, la stesa di asfalti speciali e il cold ironing. L'elettrificazione ha previsto una linea in alta tensione nel piazzale degli Stagnoni, prossima al varco principale di ingresso merci. La cabina di alta tensione ha il supporto di Terna, a valle invece c'è una cabina di consegna sempre alta tensione e da lì parte l'opera B (vedi immagine sotto) con fine lavori nell'ultimo trimestre del 2026. L'opera C che prevede la distribuzione di energia elettrica navi al comparto mercantile sarà pronta sempre a fine 2026, l'opera D è quella relativa al Molo Garibaldi ed è in dirittura d'arrivo, mentre l'opera E è il cold ironing sul nuovo molo crociere. I lavori al molo Garibaldi sono stati avviati nel 2022, approvati nel 2024 con contestuale affidamento dei lavori e progettazione esecutiva all'Ati: Mont-ele srl ed Elettri.fer srl. I lavori sono stati avviati a giugno 2024 e terminati l'8 agosto 2025. La potenza gestibile massima è di 16 MW. L'intero sistema elettrico sarà supervisionato e controllato da un sistema Scada (Supervisory Control and Data Acquisition) e il passaggio da alimentazione a motore a elettrico è stimato tra 20 minuti - un'ora. Cold ironing, Assarmatori: c'è bisogno di tariffe certe L'energia arriva in banchina, ma a che prezzo? Luca Brandimarte , responsabile Ports, Logistics &

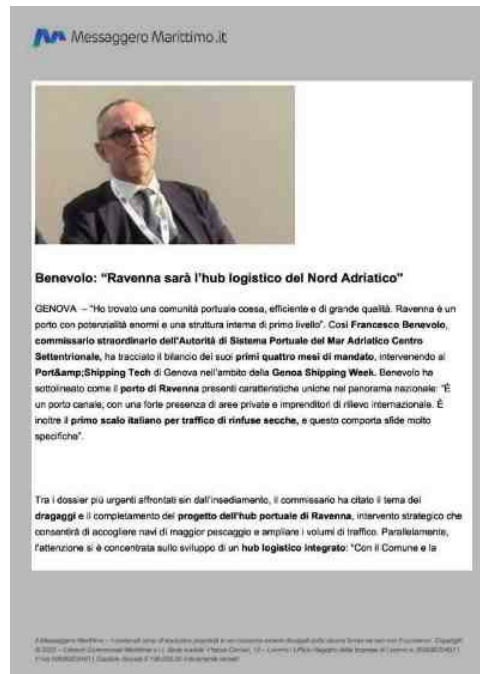


La Spezia sarà il primo porto italiano ad attivare il cold ironing . Martedì la prima prova su nave da crociera senza però fornire materialmente il servizio completo. Un passo necessario per capire se tutto il percorso fatto può arrivare a compimento e diventare operativo. Lo ha annunciato Davide Vetralla , ingegnere dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale durante Port & Shipping Tech, parte della Genoa Shipping Week in corso a Genova, nella sessione dedicata al Green Shipping. Un percorso iniziato nel 2020 e proseguito nel 2024 con l'assegnazione dei lavori sul Molo Garibaldi , quello dedicato alle crociere: «La rete elettrica è realizzabile, ma gli impianti e le attrezzature necessari sono complessi, richiedono investimenti importanti oltre a particolare cura e attenzione in fase di esercizio. Ora occorre definire presto le tariffe applicabili all'energia da fornire alle navi». La sessione, moderata da Guido Barbazza , presidente della Commissione Ingegneria del Mare dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Genova, si è concentrata sul cold ironing. Vetralla, che per l'Adsp è responsabile unico del procedimento del cold ironing, ha ripercorso le tappe che hanno portato a questo risultato: «A ridosso del 2020 abbiamo realizzato il documento di pianificazione strategica di sistema portuale e il documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale. Il Deasp è stato poi aggiornato nel 2024 alla luce del Piano regolatore portuale con cui abbiamo pianificato l'ampliamento del porto, ma anche la riduzione del conflitto porto città». Il Deasp prevede il potenziamento del trasporto merci via ferrovia, l'allontanamento delle aree operative dalle aree residenziali, l'installazione di barriere antifoniche, la stesa di asfalti speciali e il cold ironing. L'elettrificazione ha previsto una linea in alta tensione nel piazzale degli Stagnoni, prossima al varco principale di ingresso merci. La cabina di alta tensione ha il supporto di Terna, a valle invece c'è una cabina di consegna sempre alta tensione e da lì

Competition di Assarmatori Shipowners Association, ha ricordato: «Abbiamo bisogno di tariffe certe e c'è una decisione di compatibilità dell'Ue che autorizza un aiuto decennale di Stato da mezzo miliardo, da qui a 3-4 anni dovrà funzionare. Dovrà però essere autorizzato e messo in pratica. Di buono c'è che lo sconto in bolletta sarà ex ante, quindi la bolletta avrà il prezzo finale già scontato". Gli armatori chiedono al più presto anche un decreto per le "regole quadro e d'ingaggio che auspichiamo siano univoche tra i porti. Soluzione organizzativa che attendiamo è la zonizzazione. Poi occorrerà capire i profili di responsabilità a livello giuridico e assicurativo».

Benevolo: Ravenna sarà l'hub logistico del Nord Adriatico"

GENOVA Ho trovato una comunità portuale coesa, efficiente e di grande qualità. Ravenna è un porto con potenzialità enormi e una struttura interna di primo livello. Così Francesco Benevolo, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale, ha tracciato il bilancio dei suoi primi quattro mesi di mandato, intervenendo al Port&Shipping Tech di Genova nell'ambito della Genoa Shipping Week. Benevolo ha sottolineato come il porto di Ravenna presenti caratteristiche uniche nel panorama nazionale: È un porto canale, con una forte presenza di aree private e imprenditori di rilievo internazionale. È inoltre il primo scalo italiano per traffico di rinfuse secche, e questo comporta sfide molto specifiche. Tra i dossier più urgenti affrontati sin dall'insediamento, il commissario ha citato il tema dei dragaggi e il completamento del progetto dell'hub portuale di Ravenna, intervento strategico che consentirà di accogliere navi di maggior pescaggio e ampliare i volumi di traffico. Parallelamente, l'attenzione si è concentrata sullo sviluppo di un hub logistico integrato: Con il Comune e la Regione stiamo lavorando per mettere a sistema il porto con la rete ferroviaria, la rete stradale, i porti regionali, gli interporti e gli aeroporti. L'obiettivo è costruire un vero sistema logistico a servizio della Pianura Padana e del Centro Europa. Un altro fronte di grande rilievo è quello della Zona Logistica Semplificata (ZLS) e della zona franca doganale interclusa, strumenti fondamentali per rafforzare la competitività del territorio. Abbiamo appena firmato un protocollo d'intesa tra Autorità di Sistema, Regione Emilia-Romagna e Agenzia delle Dogane ha spiegato Benevolo per attivare una collaborazione strutturata e favorire condizioni più vantaggiose per le imprese, in un contesto internazionale complesso e mutevole. Sul piano geopolitico, Benevolo ha evidenziato l'importanza di un monitoraggio costante delle rotte e dei flussi globali, anche alla luce dei recenti sviluppi nel canale di Suez e nel commercio internazionale. Gli scenari cambiano rapidamente, e dobbiamo essere pronti a reagire. Il Ministero delle Infrastrutture sta rafforzando il coordinamento nazionale e la nuova squadra di presidenti e commissari lavora in modo molto coeso per dare risposte congiunte alle sfide del mercato. Concludendo, il commissario ha ribadito la visione strategica che guiderà il suo mandato: Ravenna deve diventare non solo un porto efficiente, ma un nodo logistico europeo, capace di connettere il mare con le aree produttive del Nord Italia e del Centro Europa. Dobbiamo anticipare i cambiamenti, non subirli: questa è la chiave per il futuro del nostro sistema portuale.



Delegazione norvegese in visita alla Port Authority di Livorno, incontro sui temi della sostenibilità ambientale

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 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).

Informatore Navale

Delegazione norvegese in visita alla Port Authority di Livorno, incontro sui temi della sostenibilità ambientale

10/17/2025 19:22

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 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).

In Toscana i morti sul lavoro sono il 20% in più: 47 in otto mesi

Di Bartolomeo: ma quanti infortuni restano invisibili alle statistiche **LIVORNO**. Seicentottantuno morti sul lavoro nei primi otto mesi dell'anno: praticamente lo stesso numero dello scorso anno (680). Con l'attuale media di quasi 20 infortuni mortali ogni settimana a livello nazionale, non è da escludere che anche nel 2025 si superi la soglia dei mille morti sul lavoro. Se il dato nazionale è pressoché identico, in Toscana invece si è registrato un incremento rilevante del numero di infortuni mortali di lavoratori: 47 da gennaio a agosto quest'anno, il 20,5% in più a confronto con i 39 dell'analogo periodo della scorsa annata. In testa a provincia di Firenze con 10 morti sul lavoro, ma in proporzione al numero di abitanti il caso più rilevante è quello dei sette decessi nel territorio livornese (poi sei in quello pistoiense e altrettanti in quello aretino). La fotografia dei dati viene presentata dall'Anmil, l'associazione dei lavoratori mutilati e invalidi del Lavoro, in vista delle celebrazioni dell'edizione numero 75 della "Giornata nazionale per le vittime degli incidenti sul lavoro". A tal riguardo, è da segnalare che su scala nazionale le malattie professionali denunciate hanno superato quota 64mila: solo che quell'incremento di quasi 9

punti percentuali viene più che raddoppiato in Toscana (più 18,2%). In provincia di **Livorno** si raggiunge 1.632 denunce (più 6,3%), in quella di Pisa il dato parla di 2.294 denunce (più 26,6%). A Lucca e dintorni l'unico caso di calo (meno 1%). Ma in provincia di Arezzo e in quella di Siena si vola con aumenti record: più 65,2% nel primo caso, più 46% nel secondo. Risultano in calo gli infortuni denunciati: meno 0,7% a livello nazionale, meno 3,3% in campo toscano. Ma potrebbe trattarsi di una diminuzione solo apparente perché magari alcuni casi sono ancora in attesa di finire nel computo. «Nelle statistiche ufficiali si conta un morto sul lavoro ogni 8 ore», ricorda il presidente di Anmil **Livorno**, Stefano Di Bartolomeo. «Ci siamo ripromessi di non limitarci a questa atroce statistica giornaliera, bensì di estenderla a quanti non ottengono neanche il diritto di rientrarvi a pieno titolo: i non assicurati Inail. Vale a dire gli invisibili del lavoro sommerso che occulta le cause lavorative di infortuni e morti, i lavoratori autonomi che costituiscono sempre più una parte significativa degli occupati del Paese, le forze dell'ordine e i nostri vigili del fuoco, i volontari». Di Bartolomeo mette l'accento anche sulle «vittime di malattie professionali cadute nell'oblio: i "tumori perduti", i morti per l'inquinamento e disastri ambientali, per l'amianto o per l'inalazione di altre sostanze nocive che causano morti atroci non immediatamente ma a seguito di anni di incubazione». Come detto, tutto questo ha a che fare con la "Giornata" degli invalidi sul lavoro. In realtà, quest'anno il giorno giusto sarebbe stato il 12 ottobre ma, siccome era in concomitanza con le elezioni regionali, è stato deciso di spostare a sabato 18 ottobre la ricorrenza



Di Bartolomeo: ma quanti infortuni restano invisibili alle statistiche **LIVORNO**. Seicentottantuno morti sul lavoro nei primi otto mesi dell'anno: praticamente lo stesso numero dello scorso anno (680). Con l'attuale media di quasi 20 infortuni mortali ogni settimana a livello nazionale, non è da escludere che anche nel 2025 si superi la soglia dei mille morti sul lavoro. Se il dato nazionale è pressoché identico, in Toscana invece si è registrato un incremento rilevante del numero di infortuni mortali di lavoratori: 47 da gennaio a agosto quest'anno, il 20,5% in più a confronto con i 39 dell'analogo periodo della scorsa annata. In testa a provincia di Firenze con 10 morti sul lavoro, ma in proporzione al numero di abitanti il caso più rilevante è quello dei sette decessi nel territorio livornese (poi sei in quello pistoiense e altrettanti in quello aretino). La fotografia dei dati viene presentata dall'Anmil, l'associazione dei lavoratori mutilati e invalidi del Lavoro, in vista delle celebrazioni dell'edizione numero 75 della "Giornata nazionale per le vittime degli incidenti sul lavoro". A tal riguardo, è da segnalare che su scala nazionale le malattie professionali denunciate hanno superato quota 64mila: solo che quell'incremento di quasi 9 punti percentuali viene più che raddoppiato in Toscana (più 18,2%). In provincia di Livorno si raggiunge 1.632 denunce (più 6,3%), in quella di Pisa il dato parla di 2.294 denunce (più 26,6%). A Lucca e dintorni l'unico caso di calo (meno 1%). Ma in provincia di Arezzo e in quella di Siena si vola con aumenti record: più 65,2% nel primo caso, più 46% nel secondo. Risultano in calo gli infortuni denunciati: meno 0,7% a livello nazionale, meno 3,3% in campo toscano. Ma potrebbe trattarsi di una diminuzione solo apparente perché magari alcuni casi sono ancora in attesa di finire nel computo. «Nelle statistiche ufficiali si conta un morto sul lavoro ogni 8 ore», ricorda il presidente di Anmil Livorno, Stefano Di Bartolomeo. «Ci siamo ripromessi di non limitarci a questa atroce statistica giornaliera, bensì di estenderla a quanti non ottengono neanche il diritto di rientrarvi a pieno titolo: i non assicurati

La Gazzetta Marittima

Livorno

che ha il compito di richiamare l'attenzione su «cosa è necessario fare per una maggiore sicurezza sul lavoro». Il programma prevede che sabato 18 alle ore 8.15 tutto cominci con il raduno dei partecipanti davanti alla lapide in memoria delle vittime del Moby Prince (nel Porto Mediceo, all'Andana degli Anelli) per ricordare quella che è stata, per i marittimi, una grande sciagura in termini di morti sul lavoro. Alle 9 in cattedrale la messa in suffragio dei caduti sul lavoro celebrata dal vescovo livornese Simone Giusti. Alle ore 10.15 è in agenda il corteo accompagnato dai gonfaloni delle pubbliche amministrazioni e dalle bandiere associative, un quarto d'ora più tardi la cerimonia a Livorno a Palazzo Civico con la partecipazione del sindaco Luca Salvetti, del prefetto Giancarlo Dionisi e del presidente territoriale Anmil Stefano Di Bartolomeo, l'assessore Federico Mirabelli, il presidente del consiglio comunale Piero Caruso insieme ai rappresentanti delle altre istituzioni civili e militari del territorio. Durante la cerimonia, verranno consegnati i brevetti e distintivi d'onore ai nuovi grandi invalidi e agli invalidi minori, a cura dell'Inail di Livorno/Grosseto. Presentando insieme al numero uno dell'Inail territoriale, l'assessore Mirabelli ricordato come nel "Manifesto del Lavoro Buono", a cui Comune e istituzioni del territorio stanno lavorando, il tema della sicurezza sia «il primo dei setti punti individuati (lavoro sicuro)». L'assessore coglie l'occasione per segnalare che il Comune di Livorno, in nome della sensibilizzazione soprattutto delle giovani generazioni, ha accolto la proposta di Anmil di provare a «realizzare in città un murales dedicato alla sicurezza nei luoghi di lavoro».

Pesce in vendita abusiva davanti ai 4 Mori: sequestri e multe

Controlli della Guardia Costiera insieme alla polizia municipale **LIVORNO**. La zona della vendita diretta del pescato, proprio davanti al monumento dei Quattro Mori, in Darsena Vecchia nel **porto di Livorno**, è tornata sotto la lente d'ingrandimento dei militari della Guardia Costiera di **Livorno** insieme alla polizia municipale. Ci si è accorti della presenza di abusivi: si mescolano tra i pescatori professionali regolarmente autorizzati e, come segnala l'istituzione marittima, sui banchi «vendono prodotti ittici di dubbia provenienza, lasciando intendere all'ignaro consumatore che trattasi di pesce appena pescato dai pescherecci locali nei mari della Toscana». Al momento del controllo - viene sottolineato - è stato intercettato un cittadino extracomunitario mentre esponeva sui banchi prodotti ittici provenienti dalla pesca non professionale: è emerso che il venditore abusivo era anche destinatario di un'ordinanza di arresto emessa dalla autorità giudiziaria di **Livorno** in quanto responsabile del reato di lesioni aggravate. Dopo le formalità di rito l'abusivo veniva, quindi, arrestato e portato alla casa circondariale. Secondo quanto messo in evidenza dalla Guardia Costiera e dalla polizia municipale, nell'area antistante i banchi di vendita sono stati individuati altri 30 chili di pescato di dubbia provenienza: erano a bordo di un furgone commerciale il cui conducente non ha fornito agli investigatori alcun documento di tracciabilità. La merce era tenuta in condizioni non idonee e verosimilmente era destinata alla consegna a domicilio: è stata sequestrata e destinata allo smaltimento. I responsabili sono stati sanzionati con multe per un totale di 6.500 euro, oltre al sequestro del pescato. La Guardia Costiera e la polizia municipale del Comune di **Livorno** tengono a ribadire che l'attività di vendita di prodotto ittico da parte di operatori privi delle previste autorizzazioni commerciali e sanitarie impedisce che siano «garantite la provenienza e la corretta conservazione del prodotto e, di conseguenza, espone l'acquirente a frodi e potenziali rischi», oltre che generare «danni economici agli onesti operatori locali che offrono prezzi al dettaglio necessariamente superiori a quelli proposti dagli abusivi».



Controlli della Guardia Costiera insieme alla polizia municipale **LIVORNO**. La zona della vendita diretta del pescato, proprio davanti al monumento dei Quattro Mori, in Darsena Vecchia nel porto di Livorno, è tornata sotto la lente d'ingrandimento dei militari della Guardia Costiera di Livorno insieme alla polizia municipale. Ci si è accorti della presenza di abusivi: si mescolano tra i pescatori professionali regolarmente autorizzati e, come segnala l'istituzione marittima, sui banchi «vendono prodotti ittici di dubbia provenienza, lasciando intendere all'ignaro consumatore che trattasi di pesce appena pescato dai pescherecci locali nei mari della Toscana». Al momento del controllo - viene sottolineato - è stato intercettato un cittadino extracomunitario mentre esponeva sui banchi prodotti ittici provenienti dalla pesca non professionale: è emerso che il venditore abusivo era anche destinatario di un'ordinanza di arresto emessa dalla autorità giudiziaria di Livorno in quanto responsabile del reato di lesioni aggravate. Dopo le formalità di rito l'abusivo veniva, quindi, arrestato e portato alla casa circondariale. Secondo quanto messo in evidenza dalla Guardia Costiera e dalla polizia municipale, nell'area antistante i banchi di vendita sono stati individuati altri 30 chili di pescato di dubbia provenienza: erano a bordo di un furgone commerciale il cui conducente non ha fornito agli investigatori alcun documento di tracciabilità. La merce era tenuta in condizioni non idonee e verosimilmente era destinata alla consegna a domicilio: è stata sequestrata e destinata allo smaltimento. I responsabili sono stati sanzionati con multe per un totale di 6.500 euro, oltre al sequestro del pescato. La Guardia Costiera e la polizia municipale del Comune di Livorno tengono a ribadire che l'attività di vendita di prodotto ittico da parte di operatori privi delle previste autorizzazioni commerciali e sanitarie impedisce che siano «garantite la provenienza e la corretta conservazione del prodotto e, di conseguenza, espone l'acquirente a frodi e potenziali rischi», oltre che generare «danni economici agli

Ripristino della linea ferroviaria marittima e dibattito su tutela ambientale nel centro destra all'incontro 'Restaurare la natura'

"Questa mattina c'è stato un vertice, un incontro con RFI per quello che riguarda la riapertura della stazione marittima ferroviaria. La sospensione, che non è dismissione, dà la possibilità a questo tipo di infrastruttura, dietro una riprogettazione e a una serie di attività, di opere ovviamente, perché si tratta di ripristinare la linea, e RFI sarà pronta a dare una prima prospettazione di progettazione ai primi mesi del prossimo anno." Questa la notizia riportata dal Sindaco Daniele Silvetti alla presentazione del libro "Restaurare la natura" del professore Roberto Danovaro, riportando che i binari inutilizzati dal 2016, che hanno fatto parte di un contenzioso tra l'Amministrazione Comunale e l'Autorità Portuale, rientreranno nel nuovo Piano Regolatore del Porto come elemento infrastrutturale strategico. Si attende a questo punto l'insediamento della nuova Giunta Regionale per decidere quali saranno gli investimenti. "Nel centro-destra", ha proseguito il Sindaco Silvetti, "il dibattito sulla tutela ambientale, sulla conservazione, in realtà è un dibattito che latita e che comunque non è mai stato affrontato in modo pieno, cosciente e critico. Ammesso e non concesso che ci sia una particolare attitudine di chi ha una cultura di centro-destra, più attenta agli aspetti economici, il dibattito c'è. Presiedere un ente che gestiva un'area protetta, mi ha permesso di approfondire certi temi e cerco di farlo maturare all'interno del centro-destra, affinché ci siano meno tabù, per mettere in discussione certe finte certezze. Ma c'è effettivamente un tentativo di controriforma". Inevitabile il caso della gestione della conservazione dei moscioli come paradigma di una risorsa economica e ambientale in grave crisi, nonostante lo sforzo importante di riunire un tavolo tecnico altamente qualificato. "All'epoca c'era l'assessore Antonini, la questione fu molto dibattuta e ci fu anche un momento di confronto piuttosto forte. La politica, lo ripeto, può essere anche dello stesso colore, ma ci fu una contrapposizione a livello gerarchico. Non si devono danneggiare le imprese ma non si deve nemmeno vanificare il lavoro scientifico e il lavoro di tutela che avevano prodotto secondo me risultati molto significativi". Le conclusioni del professore Danovaro suggeriscono al Sindaco una linea da intraprendere tra desideri e possibili progetti: "Il mio sogno è sempre stato quello di poter entrare nel porto, arrivare fino alla zona del Passetto, passando su una passeggiata lungomare. E' la capacità di immaginare una città diversa, una città che veda un osmosi tra mare e terra. Incoraggerei molto l'idea di un piano regolatore che tenga in considerazione questo aspetto di un porto del futuro, vivibile, arrivandoci da Corso Garibaldi. Sarebbe molto importante per che fosse la città a entrare nel piano regolatore portuale più che alzare degli steccati. Quindi aprire un dialogo sarebbe molto importante perché il porto è un elemento di sviluppo che deve contribuire alla vita dei cittadini. Mi piacerebbe molto che tutto questo venisse visto in modo integrato.



L'elettificazione delle banchine, l'esempio di questa rete ferroviaria interna che potrebbe portare la gente che arriva a piedi dal centro e raggiunge la stazione. Una città sostenibile, che guarda al futuro, tiene alla salute delle persone, che cerca una programmazione intelligente in cui la politica sa usare le risorse anche culturali del territorio per farlo. Il Comune potrebbe attivare tantissime risorse private e volontarie; magari non sarebbero sufficienti, ma renderebbero ancora più partecipata la scelta di come costruire il territorio." Questo è un comunicato stampa pubblicato il 17-10-2025 alle 09:45 sul giornale del 18 ottobre 2025 0 letture Commenti.

Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Italia-Usa, Aurigemma "Il Lazio rafforza il legame con gli Stati Uniti"

WASHINGTON (ITALPRESS)- "Il Lazio è una regione che ha una vocazione naturale per fare da ponte tra l'Atlantico e il Mediterraneo". Lo ha detto, all'Italpress, il Presidente del Consiglio Regionale del Lazio, Antonello Aurigemma, in occasione del 50° anniversario della National Italian American Foundation (NIAF) a Washington. "Con i nostri due aeroporti di Fiumicino e Ciampino - aggiunge - facciamo viaggiare oltre 50 milioni di passeggeri con circa 4.000 voli l'anno. Il porto di Civitavecchia, primo porto turistico italiano, secondo porto europeo per quantità di passeggeri, ma anche 10 milioni di tonnellate di merci che vengono scambiate ogni anno, si presta per poter accogliere e rafforzare un legame storico tra Italia e America, visto che gli Stati Uniti rappresentano il Paese in cui esportiamo maggiormente. Sono oltre 90 miliardi le esportazioni del 2024". "Oggi siamo qui presenti - prosegue Aurigemma - con settori nevralgici e strategici come quelli della space economy, della Blue Economy, il settore dell'intelligenza artificiale, Smart City, del Biotech. Con questi incontri vogliamo rafforzare un legame storico che unisce la nostra regione agli Stati Uniti per consentire di sviluppare attività e uno scambio reciproco che può rafforzare anche un'amicizia tra due popoli che si è consolidata nel corso del tempo". Il Lazio è Regione d'Onore Niaf per il 2025.-foto Italpress-(ITALPRESS).gb/mgg/red17-Ott-25 20:27.



Cosmopolis

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, la prossima settimana le nomine ufficiali di 12 presidenti

Giovanni Gugliotti, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio di Taranto Martedì della prossima settimana l'VIII Commissione Trasporti del Senato, ha convocato la seduta per votare tutti i presidenti delle Autorità di sistema portuale ancora in attesa della nomina ufficiale. Dopo l'annuncio di ieri del viceministro Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, a nominare a scaglioni tre a settimana, in ordine cronologico e senza aspettare la conclusione dell'iter dopo la lunga attesa, oggi la commissione ha deciso di procedere a sbloccare la posizione dei 12 commissari straordinari delle Adsp. Riceveranno la nomina ufficiale di presidenti: Francesco Mastro dell'Adsp del Mare Adriatico Meridionale (Bari), Francesco Rizzo per l'Adsp dello Stretto (Messina) e Bruno Pisano dell'Adsp del Mar Ligure Orientale (La Spezia), Davide Gariglio (Livorno), Eliseo Cuccaro (Napoli), Paolo Piacenza (Gioia Tauro), **Raffaele Latrofa** (Civitavecchia), Annalisa Tardino (Palermo), Francesco Benevolo (Ravenna), Matteo Gasparato (Venezia), Giovanni Gugliotti (Taranto) e Domenico Bagalà (Cagliari). Giovanni Gugliotti, già da giugno 2025 nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (Porto di Taranto), succedendo a Sergio Prete, ricoprirà ufficialmente la carica di nuovo presidente. Articoli Correlati.



Italia-Usa, Aurigemma "Il Lazio rafforza il legame con gli Stati Uniti"

WASHINGTON (ITALPRESS)- "Il Lazio è una regione che ha una vocazione naturale per fare da ponte tra l'Atlantico e il Mediterraneo". Lo ha detto, all'Italtpress, il Presidente del Consiglio Regionale del Lazio, Antonello Aurigemma, in occasione del 50° anniversario della National Italian American Foundation (NIAF) a Washington. "Con i nostri due aeroporti di Fiumicino e Ciampino - aggiunge - facciamo viaggiare oltre 50 milioni di passeggeri con circa 4.000 voli l'anno. Il **porto** di **Civitavecchia**, primo **porto** turistico italiano, secondo **porto** europeo per quantità di passeggeri, ma anche 10 milioni di tonnellate di merci che vengono scambiate ogni anno, si presta per poter accogliere e rafforzare un legame storico tra Italia e America, visto che gli Stati Uniti rappresentano il Paese in cui esportiamo maggiormente. Sono oltre 90 miliardi le esportazioni del 2024". "Oggi siamo qui presenti - prosegue Aurigemma - con settori nevralgici e strategici come quelli della space economy, della Blue Economy, il settore dell'intelligenza artificiale, Smart City, del Biotech. Con questi incontri vogliamo rafforzare un legame storico che unisce la nostra regione agli Stati Uniti per consentire di sviluppare attività e uno scambio reciproco che può rafforzare anche un'amicizia tra due popoli che si è consolidata nel corso del tempo". Il Lazio è Regione d'Onore Niaf per il 2025. -foto Italtpress- (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italtpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



Presentato il piano dei porti della Regione Lazio

ROMA (ITALPRESS) - "In seguito all'approvazione del Piano dei **Porti** di Interesse Economico Regionale lo scorso mese di settembre, ho ritenuto opportuno garantire un concreto sostegno e una attiva vicinanza da parte della Regione Lazio ai territori interessati dal presente piano. In questa logica e con questa finalità si inserisce la programmazione di incontri sul territorio al fine di presentare e chiarire le caratteristiche dei nuovi siti portuali individuati e le potenzialità di sviluppo a questi connesse. Grazie al lavoro di concertazione tra la Regione Lazio ed il comune di Tarquinia, il nuovo Piano dei **porti**, nell'ambito dei 7 siti Portuali previsti, contempla la realizzazione di un nuovo approdo esterno alla foce del fiume Marta. Tale localizzazione ha consentito infatti di superare le difficoltà tecniche connesse a una prima proposta progettuale, già definita nel piano del 1999, che prevedeva l'inserimento di un porto canale interno al fiume". Lo dichiara l'assessore alle Politiche del Mare, Pasquale Ciacciarelli. "Davanti alle numerose complessità connesse al regime idraulico del fiume, si è ritenuto necessario localizzare all'esterno il nuovo sito portuale, garantendo così una minore onerosità tecnico procedurale legata alla sua fase realizzativa. La realizzazione del nuovo porto di Tarquinia, grazie anche alla stretta vicinanza tra la Marina e l'abitato, consentirà di consolidare fortemente la vocazione turistica dell'intera città, raggiungendo così tutti i presupposti infrastrutturali necessari per l'affermazione di un nuovo modello turistico e di sviluppo economico. Ringrazio Andrea Micci Coordinatore Provinciale della Lega Viterbo, Roberto Benedetti Coordinatore della Lega di Tarquinia, Elisa Cepparotti Coordinatrice della Lega di Viterbo" conclude Ciacciarelli. - foto ufficio stampa Regione Lazio - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



Campania, domani Durigon, Zinzi e Castiello a Napoli in visita presso Autorità portuale

(AGENPARL) - Fri 17 October 2025 Campania, domani Durigon, Zinzi e Castiello a Napoli in visita presso **Autorità portuale** Roma, 17 ott. - Domani, sabato 18 ottobre 2025, il vicesegretario della Lega Claudio Durigon sarà a Napoli insieme al deputato e coordinatore regionale della Lega in Campania Gianpiero Zinzi e la sottosegretario Pina Castiello per una visita presso l'**Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale**. Sarà l'occasione per fare il punto e ragionare insieme al neo commissario Eliseo Cuccaro sui progetti infrastrutturali più significativi per lo sviluppo interregionale, rafforzando così la sinergia tra Governo, con il lavoro che il ministro Salvini sta portando avanti al Mit, e l'ente presieduto da Cuccaro. Così in una nota la Segreteria regionale della Lega Campania. Ufficio Stampa - Lega per Salvini Premier 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

Napoli

Autoproduzione, il Tar Salerno dà ragione a Cartour (C&T)

Preoccupazione espressa dalla Filt Cgil per "un simile cambio di orientamento da parte del Tribunale amministrativo, soprattutto alla luce delle numerose pronunce precedenti" Suscitando una dura reazione da parte della Filt Cgil, il Tribunale amministrativo di Salerno ha accolto un ricorso di Cartour (società di Caronte&Tourist che opera il collegamento ro-ro fra il porto campano e Messina) contro il diniego dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale** alla richiesta di autorizzazione a svolgere sulle proprie navi attività di rizzaggio e derizzaggio con personale di bordo e "due dipendenti assunti a tempo parziale". Un'istanza cioè di autorizzazione a svolgere operazioni portuali (ex c. 3 dell'art.16 della legge **portuale**) e non ad autoprodurle (ex comma 4 bis). Pur riservandosi gli approfondimenti giuridici del caso, il Tar Salerno motiva la sua decisione rifacendosi alla sentenza Siderurgica Gabrielli del 1991 (quella che diede la stura all'elaborazione della legge **portuale** vigente nel 1994), in base alla quale, spiega il Tar, "la Corte di Giustizia dell'Unione Europea impedisce, dunque, la imposizione a una qualsiasi impresa del settore marittimo dell'obbligo di servirsi, per l'esecuzione delle operazioni portuali, di maestranze esclusivamente locali. In linea di principio, dunque, un'impresa di trasporto marittimo dovrebbe essere autorizzata, in mancanza di ragioni prevalenti di interesse pubblico, a svolgere tali operazioni mediante maestranze proprie". La Filt Cgil nazionale e la Filt Cgil Campania hanno manifestato sorpresa e preoccupazione per la sentenza, spiegando che "un simile cambio di orientamento da parte del Tar, soprattutto alla luce delle numerose pronunce precedenti, sia a Salerno che a Napoli, che hanno costantemente respinto la possibilità dell'autoproduzione **portuale**, in assenza dei rigidi presupposti previsti dalla legge 84/94. Queste decisioni - rilevano le due organizzazioni sindacali - appaiono ancor più incomprensibili alla luce dell'entrata in vigore del decreto legislativo 199/2023, cosiddetto decreto Gariglio, che è intervenuto proprio per chiarire, normare e restringere il ricorso all'autoproduzione nei porti, solo in presenza di specifici requisiti, tra cui l'impossibilità di affidare le operazioni portuali ad imprese portuali o a fornitore di manodopera temporanea ex articolo 17, legge 84/94, peraltro in coerenza con le normative comunitarie e internazionali". Condividi Tag caronte&tourist Articoli correlati.



Informazioni Marittime

Napoli

Port Fee e decreto Infrastrutture: valorizzare le attese e la sicurezza nel porto di Napoli | L'analisi di Fita Cna

Il recente decreto ha introdotto importanti novità sugli indennizzi destinati alla categoria, chiarendo i soggetti e le responsabilità. Il recente Decreto Infrastrutture ha introdotto importanti novità riguardo agli indennizzi per i tempi di attesa nelle operazioni di carico e scarico, segnando un progresso atteso e fondamentale per il settore dell'autotrasporto, in particolare per le imprese che operano nel **porto di Napoli**. L'associazione dell'autotrasporto Fita Cna spiega nel dettaglio quali sono queste novità. La modifica dell'articolo 6-bis del D.Lgs. 286/2005, così come ridefinito dal D.Lgs. 21 maggio 2025, riconosce in modo chiaro il diritto dell'impresa di trasporto a essere remunerata per i tempi di sosta non imputabili alla propria organizzazione, ma derivanti dalle inefficienze di altri soggetti della filiera logistica. Questo riconoscimento non è solo un'attenzione ai costi, ma rappresenta un passo decisivo verso un'equa distribuzione delle responsabilità all'interno della complessa catena del trasporto merci. I principi chiave del nuovo articolo 6-bis sono i seguenti: Periodo di franchigia di 90 minuti gratuiti per ciascuna operazione di carico o scarico, a partire dall'arrivo del vettore al luogo operativo; Indennizzo di 100 euro per ogni ora o frazione di ora di attesa aggiuntiva oltre i 90 minuti, a carico in solido di committente e caricatore; Obbligo per il committente di fornire indicazioni precise sul luogo, gli orari e le modalità di accesso ai punti di carico e scarico; Impossibilità di derogare ai principi stabiliti dal decreto, nessun accordo o contratto può prevedere condizioni diverse; Corresponsabilità estesa della filiera, con possibilità per il vettore di richiedere il pagamento dell'indennizzo a uno qualsiasi dei soggetti coinvolti, non solo al mandante o committente diretto. Nel **porto di Napoli**, dove la congestione delle aree di accesso e la complessità delle procedure operative causano spesso lunghe attese, le imprese di autotrasporto hanno deciso di adottare anche la cosiddetta "port fee", una tariffa aggiuntiva per compensare i tempi di sosta derivanti dal congestionamento e dal sovraccarico delle operazioni portuali. La ratio che ispira sia la port fee sia l'indennizzo per i tempi di attesa è la medesima: riconoscere economicamente i tempi di sosta, in quanto fattori che impattano direttamente sui costi di gestione del mezzo, del personale e del carburante. L'armonizzazione tra questi due strumenti rappresenta quindi un'opportunità per ricondurre a un quadro normativo coerente esigenze operative spesso frammentate, tutelando la trasparenza e l'equità nei rapporti contrattuali. Va sottolineato che il tema della corretta remunerazione dei tempi di sosta non è solo economico ma si intreccia profondamente con la sicurezza sociale e stradale. Il D.Lgs. 286/2005 stabilisce infatti che, pur nel libero mercato tariffario, le condizioni contrattuali non possono tradursi in situazioni che compromettano la sicurezza dei lavoratori e della circolazione stradale. Attese prolungate non



Il recente decreto ha introdotto importanti novità sugli indennizzi destinati alla categoria, chiarendo i soggetti e le responsabilità. Il recente Decreto Infrastrutture ha introdotto importanti novità riguardo agli indennizzi per i tempi di attesa nelle operazioni di carico e scarico, segnando un progresso atteso e fondamentale per il settore dell'autotrasporto, in particolare per le imprese che operano nel porto di Napoli. L'associazione dell'autotrasporto Fita Cna spiega nel dettaglio quali sono queste novità. La modifica dell'articolo 6-bis del D.Lgs. 286/2005, così come ridefinito dal D.Lgs. 21 maggio 2025, riconosce in modo chiaro il diritto dell'impresa di trasporto a essere remunerata per i tempi di sosta non imputabili alla propria organizzazione, ma derivanti dalle inefficienze di altri soggetti della filiera logistica. Questo riconoscimento non è solo un'attenzione ai costi, ma rappresenta un passo decisivo verso un'equa distribuzione delle responsabilità all'interno della complessa catena del trasporto merci. I principi chiave del nuovo articolo 6-bis sono i seguenti:

- Periodo di franchigia di 90 minuti gratuiti per ciascuna operazione di carico o scarico, a partire dall'arrivo del vettore al luogo operativo;
- Indennizzo di 100 euro per ogni ora o frazione di ora di attesa aggiuntiva oltre i 90 minuti, a carico in solido di committente e caricatore;
- Obbligo per il committente di fornire indicazioni precise sul luogo, gli orari e le modalità di accesso ai punti di carico e scarico;
- Impossibilità di derogare ai principi stabiliti dal decreto, nessun accordo o contratto può prevedere condizioni diverse;
- Corresponsabilità estesa della filiera, con possibilità per il vettore di richiedere il pagamento dell'indennizzo a uno qualsiasi dei soggetti coinvolti, non solo al mandante o committente diretto. Nel porto di Napoli, dove la congestione delle aree di accesso e la complessità delle procedure operative causano spesso lunghe attese, le imprese di autotrasporto hanno deciso di adottare anche la cosiddetta "port fee", una tariffa aggiuntiva per compensare i

Informazioni Marittime

Napoli

compensate, pressioni per ridurre i tempi di guida o per recuperare ritardi possono aumentare la fatica degli autisti e mettere a rischio la sicurezza stradale, con effetti negativi sia per gli operatori sia per la collettività. Per questo motivo, garantire una corretta remunerazione dei tempi di sosta significa anche promuovere un equilibrio virtuoso tra efficienza logistica, sostenibilità economica e tutela delle persone. «Il **porto** di **Napoli** - conclude la nota di Fita Cna - rappresenta un contesto ideale per applicare in modo integrato la nuova disciplina sugli indennizzi e le prassi di congestion fee, promuovendo un modello di gestione condiviso tra tutti gli attori della filiera portuale. La Fita Cna Autotrasporto ribadisce la necessità di un dialogo strutturato con l'Autorità di Sistema Portuale e con tutte le imprese coinvolte, con l'obiettivo di definire regole trasparenti e condivise che riconoscano il valore del tempo di sosta e ne distribuiscano equamente gli oneri. Solo attraverso un sistema di corresponsabilità e cooperazione sarà possibile garantire un **porto** più efficiente, competitivo e sicuro, in cui i tempi di attesa siano correttamente remunerati e la sicurezza dei lavoratori e della circolazione pienamente tutelata». Condividi Tag **napoli** autotrasporto Articoli correlati.

Stylo 24

Napoli

Affitti alle stelle, +25% in sei anni, il Comune corre ai ripari: limitazione ai B&b

Palazzo San Giacomo introduce una soglia del 70% nel centro storico per tutelare i residenti. L'allarme arriva dai numeri: a Napoli gli affitti sono aumentati del 25% tra il 2018 e il 2024, un dato che fotografa un centro storico sempre più sotto pressione turistica. La vicesindaca e assessora all'Urbanistica Laura Lieto, intervenuta ieri in commissione sul Piano Urbanistico Comunale (Puc), ha confermato il trend e illustrato le misure che l'amministrazione intende adottare per contenere l'emergenza. L'incontro, raccontato da Gennaro Di Biase su «il Mattino», è stato l'ultimo passaggio prima dell'approdo del piano in aula, previsto per gennaio. Durante la riunione, consiglieri comunali, rappresentanti della società civile e comitati per la casa hanno analizzato le cause dell'impennata dei canoni. Al centro delle preoccupazioni c'è la crescita esponenziale delle strutture destinate ai turisti: bed and breakfast, case vacanza e affitti brevi. «C'è chi soffre l'incremento dei prezzi correlato al fenomeno degli affitti brevi» ha spiegato Lieto, sottolineando che «a partire dall'apertura delle piattaforme digitali dieci anni fa, l'aumento è stato esponenziale». Le cifre parlano chiaro. Nel 2016, secondo i dati di Airbnb, a Napoli erano presenti 1.228 annunci. Nel 2024, invece, se ne contano 10.760, concentrati nei quartieri di San Lorenzo, Pendino, San Ferdinando, Montecalvario, Chiaia, San Giuseppe e **Porto**. La pressione turistica, ha aggiunto Lieto, «si concentra sui quartieri centrali, ma avviene in ogni città italiana». Dall'estate si è registrato un lieve calo degli annunci, effetto dell'introduzione del Codice Identificativo Nazionale (Cin), ma «l'overtourism continua a pesare sul mercato immobiliare». Gli affitti sono saliti del 25%, mentre il mercato delle compravendite resta stagnante, con movimenti fermi al «4%». La soglia di residenzialità al 70% Per contrastare la deriva turistica, la giunta comunale punta su una nuova norma urbanistica. «Nel centro storico sarà applicata una soglia minima di abitabilità del 70%» ha annunciato Lieto. Ciò significa che, in un edificio con dieci appartamenti, sette dovranno restare destinati a uso residenziale e tre potranno essere affittati ai turisti. La misura rientra nella variante al Puc che sarà approvata nelle prossime ore e che introduce tre categorie abitative: residenze ordinarie, strutture ricettive e abitazioni collettive. Le nuove regole cambieranno anche le procedure burocratiche: l'apertura di una struttura ricettiva extralberghiera non potrà più avvenire tramite Suap, ma richiederà un cambio di destinazione d'uso di natura urbanistica. «Nel momento in cui la norma sarà obbligatoria, si attiverà uno studio specifico» ha aggiunto Lieto, chiarendo che la misura mira a controllare la concentrazione dei flussi turistici e a garantire una maggiore vivibilità ai residenti. Controlli digitali e rischio ricorsi Dal 2025 sarà quindi più difficile aprire un nuovo b&b nel centro storico. L'amministrazione intende creare un ufficio digitale per monitorare le autorizzazioni, bloccando quelle



Stylo 24

Napoli

che riguardano edifici già saturi. «Ci siamo impegnati a garantire una soglia minima di residenzialità nel centro storico - ha spiegato la vicesindaca - e tale soglia dovrà essere monitorata attraverso il grado di saturazione del quartiere e dell'edificio. È una scommessa, e ce ne assumiamo la responsabilità. Sappiamo che si offre il fianco ai ricorsi, ma con la soglia minima di tutela della residenzialità ci mettiamo in una posizione di difesa dagli esposti». La soglia, precisa Lieto, sarà aggiornata nel tempo in base all'evoluzione del mercato. Il percorso istituzionale Massimo Pepe, presidente della Commissione Urbanistica, ha ricordato che «con oggi chiudiamo un percorso avviato mesi fa fatto di ascolto, prima in commissione e poi con le associazioni». Il documento sarà ora esaminato dalla giunta comunale, poi dal consiglio comunale, dove approderà a gennaio. Già sette mesi fa erano state definite le linee strategiche del Puc. «L'obiettivo - ha aggiunto Pepe - è regolamentare un fenomeno in crescita e garantire che nel centro storico resti vivo il cosiddetto mix sociale, composto da residenti, commercianti e attività extralberghiere». Napoli, conclude Lieto, mira così a un policentrismo turistico, capace di distribuire l'accoglienza su più quartieri e preservare la vivibilità del centro storico patrimonio Unesco.

Cuccaro: "Priorità a Salerno e alla competitività del porto di Napoli"

GENOVA Da pochi giorni alla guida dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Eliseo Cuccaro si è già immerso nei principali dossier che attendono l'ente. Intervenuto a Genova durante Port&ShippingTech, il commissario ha delineato le prime linee di intervento, individuando due urgenze prioritarie: la sentenza del TAR sull'autoproduzione nel porto di Salerno e la questione dell'addizionale regionale sui canoni concessori, fronte sul quale l'AdSp si è schierata a fianco degli operatori degli scali partenopei.

"Ci sono due urgenze sul tavolo - ha spiegato Cuccaro - La prima riguarda la sentenza che coinvolge il porto di Salerno. L'Autorità la sta già esaminando attentamente: decideremo a breve se impugnarla e ricorrere in secondo grado oppure se non sussistano le condizioni per procedere. Sarà uno dei temi centrali dei prossimi giorni". La seconda questione è invece di carattere economico e strategico: "C'è il tema dell'addizionale regionale sui canoni delle concessioni. È un aspetto che va affrontato rapidamente ha aggiunto perché incide direttamente sulla competitività delle imprese che operano nel porto di Napoli. È mia intenzione discuterne con il governo per valutare i profili giuridici e individuare la soluzione migliore".

Con una lunga esperienza nel settore portuale e una profonda conoscenza dello scalo partenopeo, Cuccaro ha già effettuato un sopralluogo sui cantieri in corso: "Ho visitato tutti i lavori in essere, molti dei quali in fase avanzata. In particolare, la Darsena di Levante rappresenta un'opera imponente e strategica: consentirà di ampliare il porto e di distribuire le attività in modo più efficiente". Il commissario ha ricordato inoltre la natura multifunzionale del porto di Napoli, "uno scalo capace di ospitare tutte le tipologie di traffico previste dalla legge". Gli interventi infrastrutturali in corso, ha concluso, "saranno fondamentali per rendere il porto di Napoli sempre più competitivo e pronto ad accogliere le merci provenienti da tutto il mondo".



Porto Gioia Tauro: Piacenza, chiudere l'anno sopra 4 mln teu

"Le previsioni sono di salire a 7 mln entro il 2029" "Abbiamo chiuso il 2024 con 3,9 milioni di teus movimentati. Nei primi dieci mesi di quest'anno siamo già a 3,3 e quindi spero di avere la fortuna di chiudere il 2025 magari da presidente e abbattendo la barriera dei 4 milioni di teu". Lo ha detto **Paolo Piacenza**, commissario straordinario (in attesa di essere nominato presidente), dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Meridionale e Ionio in occasione del convegno sugli scenari dei container nell'ambito della Genoa shipping week. Le previsioni sono di salire a 7 milioni di teus di traffico entro il 2029. **Piacenza**, che fino alla nomina a presidente resterà anche segretario generale dell'Adsp di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure, ha spiegato che entro la fine dell'anno sarà avviato un intervento di dragaggio per garantire un fondale a -17/18 metri e che si stanno già effettuando lavori per il cold ironing che permetterà alle navi di allacciarsi alla rete elettrica di terra e spegnere i motori in porto.



Porto Gioia Tauro: Piacenza, chiudere l'anno sopra 4 mln teu



10/17/2025 16:31

"Le previsioni sono di salire a 7 mln entro il 2029" "Abbiamo chiuso il 2024 con 3,9 milioni di teus movimentati. Nei primi dieci mesi di quest'anno siamo già a 3,3 e quindi spero di avere la fortuna di chiudere il 2025 magari da presidente e abbattendo la barriera dei 4 milioni di teu". Lo ha detto Paolo Piacenza, commissario straordinario (in attesa di essere nominato presidente), dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Meridionale e Ionio in occasione del convegno sugli scenari dei container nell'ambito della Genoa shipping week. Le previsioni sono di salire a 7 milioni di teus di traffico entro il 2029. Piacenza, che fino alla nomina a presidente resterà anche segretario generale dell'Adsp di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure, ha spiegato che entro la fine dell'anno sarà avviato un intervento di dragaggio per garantire un fondale a -17/18 metri e che si stanno già effettuando lavori per il cold ironing che permetterà alle navi di allacciarsi alla rete elettrica di terra e spegnere i motori in porto.

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Piacenza: il porto di Gioia Tauro punta ai sette milioni di container entro il 2029

Il transhipment - ha sottolineato - rappresenta un'essenziale porta d'ingresso della merce internazionale nel mercato nazionale. Il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, **Paolo Piacenza**, ha elevato, e mica di poco, le ambizioni del porto di Gioia Tauro che a suo avviso ha la possibilità nei prossimi quattro anni di aumentare di ben il +75% il traffico dei container movimentato sulle banchine dello scalo calabro. Partecipando oggi a Genova al convegno "Unire i porti, costruire il futuro" organizzato da SRM - Intesa San **Paolo** nell'ambito della "Genoa Shipping Week", ha ricordato che il porto di Gioia Tauro ha «chiuso il 2024 con 3,9 milioni di teus movimentati. Nei primi nove mesi di questo anno - ha evidenziato - abbiamo già registrato una crescita dell'11,6% rispetto ai primi nove mesi del 2024 per cui, con buone probabilità, chiuderemo il 2025 abbattendo, per la prima volta, la barriera dei quattro milioni di teus. Sono numeri incredibili che meritano di essere analizzati nel contesto nazionale, perché il porto di Gioia Tauro movimentava il 40% dei container italiani. Un dato che deve far riflettere sull'importanza vera del transhipment, che non può essere considerato quale mera attività di trasbordo ma che rappresenta un'essenziale porta d'ingresso della merce internazionale nel mercato nazionale». «Bisogna altresì soffermarsi - ha proseguito **Piacenza** - sui 3,9 milioni di teus movimentati nel 2024 rilevando come, di questi, 3,3 milioni riguardano container pieni. Un dato importante perché fa comprendere come si è mossa l'economia nazionale e mediterranea e quale sia il ruolo fondamentale, all'interno della stessa, che ricopre il nostro porto. Tutto questo vuole dire produzione di valore aggiunto, ad esempio in termini di IVA, nei porti dove la merce viene sbarcata e quindi tasse e introiti che rimangono sul territorio, sulla quale bisognerebbe tuttavia riflettere considerato che poche di queste risorse rimangono nel porto di transhipment che, tuttavia, come visto, è elemento essenziale di questa catena. Aggiungo, inoltre, che dei 3,9 milioni di teus movimentati, circa 800mila sono contenitori che arrivano o vanno verso i porti nazionali: da questo punto di vista dire che il porto di Gioia Tauro sia un porto di transhipment è vero, ma forse è riduttivo perché bisogna considerare che senza il porto di Gioia Tauro circa 800-900mila teus di merce non arriverebbe in altri porti d'Italia e quindi nel mercato nazionale». Le ambizioni, comunque, sono assai grandi: «io penso - ha affermato **Piacenza** - che il porto di Gioia Tauro sia un porto essenziale che crescerà ulteriormente, tant'è vero che le nostre previsioni di traffico puntano ai sette milioni di teus entro il 2029. Tutto questo, però, lo si può raggiungere con investimenti in infrastrutture che devono essere finanziati. Mi riferisco all'ampliamento dei piazzali, alla velocità di movimentazione



Informare
Piacenza: il porto di Gioia Tauro punta ai sette milioni di container entro il 2029
10/17/2025 19:26
Il transhipment - ha sottolineato - rappresenta un'essenziale porta d'ingresso della merce internazionale nel mercato nazionale. Il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, ha elevato, e mica di poco, le ambizioni del porto di Gioia Tauro che a suo avviso ha la possibilità nei prossimi quattro anni di aumentare di ben il +75% il traffico dei container movimentato sulle banchine dello scalo calabro. Partecipando oggi a Genova al convegno "Unire i porti, costruire il futuro" organizzato da SRM - Intesa San Paolo nell'ambito della "Genoa Shipping Week", ha ricordato che il porto di Gioia Tauro ha «chiuso il 2024 con 3,9 milioni di teus movimentati. Nei primi nove mesi di questo anno - ha evidenziato - abbiamo già registrato una crescita dell'11,6% rispetto ai primi nove mesi del 2024 per cui, con buone probabilità, chiuderemo il 2025 abbattendo, per la prima volta, la barriera dei quattro milioni di teus. Sono numeri incredibili che meritano di essere analizzati nel contesto nazionale, perché il porto di Gioia Tauro movimentava il 40% dei container italiani. Un dato che deve far riflettere sull'importanza vera del transhipment, che non può essere considerato quale mera attività di trasbordo ma che rappresenta un'essenziale porta d'ingresso della merce internazionale nel mercato nazionale». «Bisogna altresì soffermarsi - ha proseguito Piacenza - sui 3,9 milioni di teus movimentati nel 2024 rilevando come, di questi, 3,3 milioni riguardano container pieni. Un dato importante perché fa comprendere come si è mossa l'economia nazionale e mediterranea e quale sia il ruolo fondamentale, all'interno della stessa, che ricopre il nostro porto. Tutto questo vuole dire produzione di valore aggiunto, ad esempio in termini di IVA, nei porti dove la merce viene sbarcata e quindi tasse e introiti che rimangono sul territorio, sulla quale bisognerebbe tuttavia riflettere considerato che poche di queste risorse rimangono nel porto di transhipment che,

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

dei container, alla digitalizzazione e sicurezza dei sistemi informatici. E poi anche alla capacità di attrarre ed esportare merci via treno. Abbiamo un parco ferroviario di sei binari da 750 metri che, nei primi nove mesi dell'anno, ha movimentato 616 coppie di treni destinati a crescere. Anche questi dati, riferiti alla merce che arriva da altre realtà nazionali, che grazie alle navi giganti di Gioia Tauro può avere un mercato internazionale, deve servire ad aprire una riflessione complessiva di sistema, affinché un porto di transhipment abbia una rilevanza assoluta sull'economia nazionale della portualità». **Piacenza** ha concluso citando anche la possibilità di sviluppo del retroporto di Gioia Tauro: «l'obiettivo che mi pongo in questo momento - ha spiegato - è verificare come poter riuscire a sviluppare le aree retroportuali portando valore aggiunto al nostro porto e al territorio. Penso che avere un porto di tali capacità fisiche e non sfruttare la zona portuale adiacente, che non è interrotta come in altri porti d'Italia da autostrade e colline, sia un'occasione da non poter perdere per assicurare maggiore sviluppo al territorio».

L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio alla "Genoa Shipping Week"

Una settimana intensa ha visto il Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, **Paolo Piacenza**, partecipare alla "Genoa Shipping Week" Nel corso dei suoi incontri operatori marittimi e logistici hanno fatto il punto sulle rotte e sulle dinamiche che stanno caratterizzando il trasporto globale dei container Nel suo intervento, il Commissario **Piacenza** ha focalizzato l'attenzione sugli investimenti infrastrutturali che si stanno realizzando a Gioia Tauro che servono a garantire - ha detto - "la tipicità del nostro porto, che è quella di accogliere le navi più grandi al mondo, che attualmente circolano nel mercato internazionale. Elemento questo che ha garantito, anche in questi anni di grande crisi globale, a partire dalle pandemie fino alla chiusura del canale di Suez, senza dimenticare la direttiva europea Ets, potenzialmente impattante sullo sviluppo dei traffici marittimi, una crescita costante con numeri incredibili. Come ho già avuto modo di dire nei vari incontri ai quali ho partecipato in questa settimana, - ha aggiunto **Piacenza** - abbiamo chiuso il 2024 con 3,9 milioni di teus movimentati. Nei primi nove mesi di questo anno abbiamo già registrato una crescita dell'11,6% rispetto ai primi nove mesi del 2024 per cui, con buone probabilità, chiuderemo il 2025 abbattendo, per la prima volta, la barriera dei 4 milioni di teus. Sono numeri incredibili che meritano di essere analizzati nel contesto nazionale, perché il porto di Gioia Tauro movimenta il 40% dei container italiani. Un dato che deve far riflettere sull'importanza vera del transhipment, che non può essere considerato quale mera attività di trasbordo ma che rappresenta un'essenziale porta d'ingresso della merce internazionale nel mercato nazionale. Bisogna altresì soffermarsi - ha continuato - sui 3,9 milioni di teus movimentati nel 2024 rilevando come, di questi, 3,3 milioni riguardano container pieni. Un dato importante perché fa comprendere come si è mossa l'economia nazionale e mediterranea e quale sia il ruolo fondamentale, all'interno della stessa, che ricopre il nostro porto. Tutto questo - ha aggiunto - vuole dire produzione di valore aggiunto, ad esempio in termini di IVA, nei porti dove la merce viene sbarcata e quindi tasse e introiti che rimangono sul territorio, sulla quale bisognerebbe tuttavia riflettere considerato che poche di queste risorse rimangono nel porto di transhipment che, tuttavia, come visto, è elemento essenziale di questa catena. Aggiungo, inoltre, che dei 3,9 milioni di teus movimentati, circa 800 mila sono contenitori che arrivano o vanno verso i porti nazionali, da questo punto di vista dire che il porto di Gioia Tauro sia un porto di transhipment è vero, ma forse è riduttivo perché bisogna considerare che senza il porto di Gioia Tauro circa 800 - 900 mila teus di merce non arriverebbe in altri porti d'Italia e quindi nel mercato nazionale>>. Il commissario **Paolo Piacenza** ha, quindi, descritto quelli che sono gli interventi infrastrutturali che garantiranno la leadership di Gioia Tauro: - <

Informatore Navale

L'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio alla "Genoa Shipping Week"

10/17/2025 20:12

Una settimana intensa ha visto il Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, partecipare alla "Genoa Shipping Week". Nel corso dei suoi incontri operatori marittimi e logistici hanno fatto il punto sulle rotte e sulle dinamiche che stanno caratterizzando il trasporto globale dei container. Nel suo intervento, il Commissario Piacenza ha focalizzato l'attenzione sugli investimenti infrastrutturali che si stanno realizzando a Gioia Tauro che servono a garantire - ha detto - "la tipicità del nostro porto, che è quella di accogliere le navi più grandi al mondo, che attualmente circolano nel mercato internazionale. Elemento questo che ha garantito, anche in questi anni di grande crisi globale, a partire dalle pandemie fino alla chiusura del canale di Suez, senza dimenticare la direttiva europea Ets, potenzialmente impattante sullo sviluppo dei traffici marittimi, una crescita costante con numeri incredibili. Come ho già avuto modo di dire nei vari incontri ai quali ho partecipato in questa settimana, - ha aggiunto Piacenza - abbiamo chiuso il 2024 con 3,9 milioni di teus movimentati. Nei primi nove mesi di questo anno abbiamo già registrato una crescita dell'11,6% rispetto ai primi nove mesi del 2024 per cui, con buone probabilità, chiuderemo il 2025 abbattendo, per la prima volta, la barriera dei 4 milioni di teus. Sono numeri incredibili che meritano di essere analizzati nel contesto nazionale, perché il porto di Gioia Tauro movimenta il 40% dei container italiani. Un dato che deve far riflettere sull'importanza vera del transhipment, che non può essere considerato quale mera attività di trasbordo ma che rappresenta un'essenziale porta d'ingresso della merce internazionale nel mercato nazionale. Bisogna altresì soffermarsi - ha continuato - sui 3,9 milioni di teus movimentati nel 2024 rilevando come, di questi, 3,3 milioni riguardano container pieni. Un dato importante perché fa comprendere come si è mossa l'economia nazionale e mediterranea e quale sia il ruolo fondamentale, all'interno della stessa, che ricopre il nostro porto. Tutto questo - ha aggiunto - vuole dire produzione di valore aggiunto, ad esempio in termini di IVA, nei porti dove la merce viene sbarcata e quindi tasse e introiti che rimangono sul territorio, sulla quale bisognerebbe tuttavia riflettere considerato che poche di queste risorse rimangono nel porto di transhipment che, tuttavia, come visto, è elemento essenziale di questa catena. Aggiungo, inoltre, che dei 3,9 milioni di teus movimentati, circa 800 mila sono contenitori che arrivano o vanno verso i porti nazionali, da questo punto di vista dire che il porto di Gioia Tauro sia un porto di transhipment è vero, ma forse è riduttivo perché bisogna considerare che senza il porto di Gioia Tauro circa 800 - 900 mila teus di merce non arriverebbe in altri porti d'Italia e quindi nel mercato nazionale>>. Il commissario Paolo Piacenza ha, quindi, descritto quelli che sono gli interventi infrastrutturali che garantiranno la leadership di Gioia Tauro: - <<Entro la fine

Informatore Navale

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

avvieremo un importante intervento di dragaggio, superiore ai 5 milioni di euro, per garantire quella che è la caratteristica del nostro porto: 18 metri di profondità su una banchina lunga quasi quattro chilometri, che permette al porto di Gioia Tauro di ricevere le mega navi di ultima generazione e di rispondere positivamente al fenomeno del gigantismo navale>>. <Piacenza - che crescerà ulteriormente, tant'è vero che le nostre previsioni di traffico puntano ai 7 milioni di teus entro il 2029. Tutto questo, però, lo si può raggiungere con investimenti in infrastrutture che devono essere finanziati. Mi riferisco all'ampliamento dei piazzali, alla velocità di movimentazione dei container, alla digitalizzazione e sicurezza dei sistemi informatici. E poi anche alla capacità di attrarre ed esportare merci via treno. Abbiamo un parco ferroviario di sei binari da 750 metri che, nei primi nove mesi dell'anno, ha movimentato 616 coppie di treni destinati a crescere. Anche questi dati, riferiti alla merce che arriva da altre realtà nazionali, che grazie alle navi giganti di Gioia Tauro può avere un mercato internazionale, deve servire ad aprire una riflessione complessiva di sistema, affinché un porto di transhipment abbia una rilevanza assoluta sull'economia nazionale della portualità>>. Piacenza ha concluso il suo intervento con lo sguardo rivolto, anche, alla possibilità di sviluppo del retroporto: - <>.

Paolo Piacenza alla "Genoa Shipping Week": chiuderemo il 2025 con 4 milioni di teus

Ott 17, 2025 Gioia Tauro - È stata una settimana intensa quella che ha visto il Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, **Paolo Piacenza**, partecipare alla "Genoa Shipping Week", un appuntamento biennale che riunisce operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Nel corso dei suoi incontri, tra i quali il XII Forum "Shipping and Intermodal Transport" e il convegno "Unire i porti, costruire il futuro", questa mattina ha partecipato all'appuntamento, organizzato da SRM - Intesa San **Paolo**, sui "Grandi scenari dei container: i nuovi mercati", nel corso del quale operatori marittimi e logistici hanno fatto il punto sulle rotte e sulle dinamiche che stanno caratterizzando il trasporto globale dei container. Nel suo intervento, il Commissario **Piacenza** ha focalizzato l'attenzione sugli investimenti infrastrutturali che si stanno realizzando a Gioia Tauro che servono a garantire - ha detto - "la tipicità del nostro porto, che è quella di accogliere le navi più grandi al mondo, che attualmente circolano nel mercato internazionale. Elemento questo che ha garantito, anche in questi anni di grande crisi globale, a partire dalle pandemie fino alla chiusura del canale di Suez, senza dimenticare la direttiva europea Ets, potenzialmente impattante sullo sviluppo dei traffici marittimi, una crescita costante con numeri incredibili. Come ho già avuto modo di dire nei vari incontri ai quali ho partecipato in questa settimana, - ha aggiunto **Piacenza** - abbiamo chiuso il 2024 con 3,9 milioni di teus movimentati. Nei primi nove mesi di questo anno abbiamo già registrato una crescita dell'11,6% rispetto ai primi nove mesi del 2024 per cui, con buone probabilità, chiuderemo il 2025 abbattendo, per la prima volta, la barriera dei 4 milioni di teus. Sono numeri incredibili che meritano di essere analizzati nel contesto nazionale, perché il porto di Gioia Tauro movimentava il 40% dei container italiani. Un dato che deve far riflettere sull'importanza vera del transhipment, che non può essere considerato quale mera attività di trasbordo ma che rappresenta un'essenziale porta d'ingresso della merce internazionale nel mercato nazionale. Bisogna altresì soffermarsi - ha continuato - sui 3,9 milioni di teus movimentati nel 2024 rilevando come, di questi, 3,3 milioni riguardano container pieni. Un dato importante perché fa comprendere come si è mossa l'economia nazionale e mediterranea e quale sia il ruolo fondamentale, all'interno della stessa, che ricopre il nostro porto. Tutto questo - ha aggiunto - vuole dire produzione di valore aggiunto, ad esempio in termini di IVA, nei porti dove la merce viene sbarcata e quindi tasse e introiti che rimangono sul territorio, sulla quale bisognerebbe tuttavia riflettere considerato che poche di queste risorse rimangono nel porto di transhipment che, tuttavia, come visto, è elemento essenziale di questa catena. Aggiungo, inoltre, che dei 3,9 milioni di teus movimentati, circa 800 mila sono contenitori che arrivano o vanno verso i porti



Ott 17, 2025 Gioia Tauro - È stata una settimana intensa quella che ha visto il Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, partecipare alla "Genoa Shipping Week", un appuntamento biennale che riunisce operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Nel corso dei suoi incontri, tra i quali il XII Forum "Shipping and Intermodal Transport" e il convegno "Unire i porti, costruire il futuro", questa mattina ha partecipato all'appuntamento, organizzato da SRM - Intesa San Paolo, sui "Grandi scenari dei container: i nuovi mercati", nel corso del quale operatori marittimi e logistici hanno fatto il punto sulle rotte e sulle dinamiche che stanno caratterizzando il trasporto globale dei container. Nel suo intervento, il Commissario Piacenza ha focalizzato l'attenzione sugli investimenti infrastrutturali che si stanno realizzando a Gioia Tauro che servono a garantire - ha detto - "la tipicità del nostro porto, che è quella di accogliere le navi più grandi al mondo, che attualmente circolano nel mercato internazionale. Elemento questo che ha garantito, anche in questi anni di grande crisi globale, a partire dalle pandemie fino alla chiusura del canale di Suez, senza dimenticare la direttiva europea Ets, potenzialmente impattante sullo sviluppo dei traffici marittimi, una crescita costante con numeri incredibili. Come ho già avuto modo di dire nei vari incontri ai quali ho partecipato in questa settimana, - ha aggiunto Piacenza - abbiamo chiuso il 2024 con 3,9 milioni di teus movimentati. Nei primi nove mesi di questo anno abbiamo già registrato una crescita dell'11,6% rispetto ai primi nove mesi del 2024 per cui, con buone probabilità, chiuderemo il 2025 abbattendo, per la prima volta, la barriera dei 4 milioni di teus. Sono numeri incredibili che meritano di essere analizzati nel contesto nazionale, perché il porto di Gioia Tauro movimentava il 40% dei container italiani. Un dato che deve far riflettere sull'importanza vera del

Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

nazionali, da questo punto di vista dire che il porto di Gioia Tauro sia un porto di transhipment è vero, ma forse è riduttivo perché bisogna considerare che senza il porto di Gioia Tauro circa 800 - 900 mila teus di merce non arriverebbe in altri porti d'Italia e quindi nel mercato nazionale>>. Il commissario **Paolo Piacenza** ha, quindi, descritto quelli che sono gli interventi infrastrutturali che garantiranno la leadership di Gioia Tauro: - <>. <Piacenza - che crescerà ulteriormente, tant'è vero che le nostre previsioni di traffico puntano ai 7 milioni di teus entro il 2029. Tutto questo, però, lo si può raggiungere con investimenti in infrastrutture che devono essere finanziati. Mi riferisco all'ampliamento dei piazzali, alla velocità di movimentazione dei container, alla digitalizzazione e sicurezza dei sistemi informatici. E poi anche alla capacità di attrarre ed esportare merci via treno. Abbiamo un parco ferroviario di sei binari da 750 metri che, nei primi nove mesi dell'anno, ha movimentato 616 coppie di treni destinati a crescere. Anche questi dati, riferiti alla merce che arriva da altre realtà nazionali, che grazie alle navi giganti di Gioia Tauro può avere un mercato internazionale, deve servire ad aprire una riflessione complessiva di sistema, affinché un porto di transhipment abbia una rilevanza assoluta sull'economia nazionale della portualità>>. Piacenza ha concluso il suo intervento con lo sguardo rivolto, anche, alla possibilità di sviluppo del retroporto: - <>.

Bagalà: "La Sardegna sia protagonista del Mediterraneo"

GENOVA - "Quella sarda è un'Autorità di Sistema molto dinamica e impegnativa". Così Domenico Bagalà, commissario dell'AdSp del Mare di Sardegna, descrive i suoi primi passi compiuti alla guida del sistema degli scali isolani, tra sopralluoghi, incontri con le amministrazioni locali e l'elaborazione del nuovo documento di programmazione strategica. "Ho visitato più volte tutti i porti spiega e avviato un confronto con i comuni interessati. È una fase importante, in cui si ascoltano le esigenze del territorio per poi farne sintesi in un piano complessivo di sviluppo". Bagalà sottolinea come in Sardegna la portualità abbia un ruolo centrale non solo dal punto di vista economico, ma anche sociale: "Trattandosi di un'isola, i porti rappresentano una vera e propria infrastruttura vitale per l'intero territorio. Da qui passa la connessione con il resto del Paese e con l'Europa".

****Cantieristica e nautica da diporto, la sfida della destagionalizzazione**

Tra le priorità indicate dal commissario spicca la **cantieristica nautica** e la **nautica da diporto**, settori sui quali l'Autorità intende puntare con decisione. "La Sardegna osserva Bagalà sembra fatta apposta per diventare il cuore del Mediterraneo in questi ambiti. Vogliamo sviluppare poli in grado di ospitare imbarcazioni anche nei mesi invernali, offrendo servizi di manutenzione e rimessaggio. Questo permetterebbe di creare un'economia che funzioni tutto l'anno, non solo nei mesi estivi, e di attrarre nuove professionalità sull'isola". Cagliari, porto strategico per la crescita dei traffici container. Accanto al settore della nautica, resta centrale la sfida del traffico container nel porto di Cagliari, infrastruttura strategica per l'intero sistema isolano. "L'obiettivo spiega Bagalà è far crescere i volumi di traffico, rafforzando i collegamenti e migliorando la competitività dello scalo nel contesto mediterraneo".

Continuità territoriale e sviluppo sostenibile Non meno importante il tema della continuità territoriale marittima, considerata una priorità assoluta per lo sviluppo economico della Sardegna. «La continuità delle merci sottolinea Bagalà è fondamentale per sostenere l'economia dell'isola. So che la Regione sta lavorando in modo approfondito su questo fronte, e sono fiducioso che presto si potrà mettere in piedi un sistema efficace e stabile". Cantieristica, logistica e sostenibilità, dunque, sono i tre pilastri su cui il commissario Bagalà intende fondare la nuova fase dell'AdSp: "La sfida conclude è rendere i nostri porti non solo più moderni e interconnessi, ma anche capaci di generare sviluppo per tutto il territorio, dodici mesi l'anno".



Rizzo: Lo Stretto di Messina è un laboratorio di sfide e opportunità

GENOVA Un'esperienza avvincente, in un mondo dove le sfide crescono di giorno in giorno. Così Francesco Rizzo, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto, ha descritto i suoi primi mesi di lavoro alla guida di un sistema complesso e strategico, intervenendo a Port&Shipping Tech nell'ambito della Genoa Shipping Week. L'AdSp di Messina e Reggio ha ricordato Rizzo gestisce sei porti di primaria importanza, oltre al pontile di Giammoro, oggi in forte sviluppo. Messina e il suo Stretto rappresentano il primo porto in Europa per numero di passeggeri e l'ottavo in Italia per traffico crocieristico, ha spiegato, sottolineando anche i rapporti consolidati con la raffineria di Milazzo e l'intero sistema produttivo dell'area industriale. Tra i progetti più ambiziosi in corso, spicca la realizzazione del nuovo Museo del Mare, una grande opera firmata da Zaha Hadid che, nelle parole del commissario, darà un nuovo volto alla città e rafforzerà il legame tra porto e territorio. L'Autorità di Sistema sta collaborando attivamente con il Comune di Messina, poiché l'infrastruttura ricade in aree di competenza portuale. Il porto di Reggio cambierà volto, diventando ancora più attrattivo, ha aggiunto Rizzo, ricordando anche i progetti di riqualificazione in corso su Saline Ioniche e Villa San Giovanni, dove è in fase di studio il trasferimento del porto a sud, considerato un intervento strategico. Su questo punto ha precisato c'è la massima attenzione del Governo e una piena collaborazione con le amministrazioni locali. Non mancano i progetti di rigenerazione urbana: Stiamo completando il porto di Tremestieri, che sbloccherà l'intero sistema dello Stretto, e proseguiamo con la riqualificazione della zona Falcata di Messina e dell'ex Fiera Campionaria, aree di grande valore che stiamo riportando a nuova vita. Inevitabile, infine, un riferimento al progetto del Ponte sullo Stretto, che interessa direttamente l'area di competenza dell'Autorità. Come istituzione ha chiarito Rizzo interagiamo quotidianamente con la società Stretto di Messina e con il Ministero delle Infrastrutture per accompagnare la realizzazione dell'opera. È un tema su cui siamo impegnati ogni giorno. Sul fronte organizzativo, Rizzo ha accennato anche a possibili nuove competenze per l'AdSp, che potrebbero riguardare Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria: Un'ulteriore sfida, ma anche un'opportunità per rendere ancora più integrato e competitivo il sistema portuale. Lo Stretto di Messina è un laboratorio unico di portualità, innovazione e connessione tra territori: la nostra missione è valorizzarne il potenziale strategico nel cuore del Mediterraneo.



Cantieri navali a Messina, "chiediamo un rilancio e protocolli di legalità"

Oggi manifestazione di Cgil e Fiom in piazza Unione europea e sciopero dei lavoratori dei cantieri Palumbo. In un confronto con il vicesindaco le proposte all'amministrazione MESSINA - Questa mattina si è svolta a Messina una manifestazione degli operai dei cantieri navali, che è stata preceduta ieri dalle assemblee nei luoghi di lavoro. Una due giorni di mobilitazione, indetta dalla Fiom-Cgil Messina e Sicilia, per accendere i riflettori sulla cantieristica navale, sulle potenzialità del comparto e sulle prospettive occupazionali le condizioni di lavoro. In piazza i lavoratori delle principali realtà del settore: Cantieri navali dello Stretto, Intermarine e quelli della Palumbo che oggi hanno anche scioperato. Fiom e Cgil chiedono "risposte per un settore caratterizzato oggi da bassi salari, appalti selvaggi, pesanti carenze sulla sicurezza e dalla mancanza di investimenti. Sollecitano dunque l'istituzione di un tavolo che affronti i problemi sul tappeto e avvii da subito un percorso per il rilancio produttivo di un comparto importante per l'occupazione e il tessuto economico e produttivo dell'area". La Fiom e la Cgil hanno avanzato questa richiesta oggi stesso durante l'incontro con il vicesindaco Salvatore Mondello. "Abbiamo

posto all'attenzione dell'istituzione cittadina - dichiarano il segretario generale della Fiom Sicilia, Francesco Foti e della Fiom Messina Daniele David, e il segretario generale della Cgil Messina Pietro Patti - la necessità di affrontare da subito la vertenza della cantieristica navale messinese attraverso l'immediata convocazione di un tavolo, con Prefettura, Comune, **Autorità di sistema portuale**, organizzazioni sindacali, parti datoriali, Ispettorato del lavoro e Inps. Un tavolo che metta in primo piano soprattutto l'urgenza di arrivare alla sottoscrizione di Protocolli sulla legalità e sicurezza, che tengano dentro tutti gli attori, affinché ci sia il rispetto delle regole, oltre alla tutela occupazionale. Su questo oggi abbiamo sollecitato un impegno ben preciso da parte dell'amministrazione cittadina, dalla quale abbiamo ricevuto un primo segnale positivo rispetto alle richieste e all'attivazione di tutte quelle iniziative necessarie partendo dal tavolo di confronto che dovrà essere attivato". "Le istituzioni possono incidere per il rilancio di un settore che rappresenta molto per l'economia del territorio - aggiunge il segretario generale della Cgil Messina Patti - e abbiamo anche manifestato l'opportunità che i protocolli che abbiamo chiesto per i lavoratori della cantieristica navale vengano estesi a tutti gli altri cantieri per garantire quelle giuste condizioni sul piano della salute, della sicurezza e della qualità del lavoro". Da Messina, oggi, come sottolineato dal coordinatore regionale della cantieristica navale della Fiom, Serafino Biondo, "è anche partita una fase di mobilitazione del comparto che interesserà pure altre realtà siciliane".



10/17/2025 15:54

Oggi manifestazione di Cgil e Fiom in piazza Unione europea e sciopero dei lavoratori dei cantieri Palumbo. In un confronto con il vicesindaco le proposte all'amministrazione MESSINA - Questa mattina si è svolta a Messina una manifestazione degli operai dei cantieri navali, che è stata preceduta ieri dalle assemblee nei luoghi di lavoro. Una due giorni di mobilitazione, indetta dalla Fiom-Cgil Messina e Sicilia, per accendere i riflettori sulla cantieristica navale, sulle potenzialità del comparto e sulle prospettive occupazionali le condizioni di lavoro. In piazza i lavoratori delle principali realtà del settore: Cantieri navali dello Stretto, Intermarine e quelli della Palumbo che oggi hanno anche scioperato. Fiom e Cgil chiedono "risposte per un settore caratterizzato oggi da bassi salari, appalti selvaggi, pesanti carenze sulla sicurezza e dalla mancanza di investimenti. Sollecitano dunque l'istituzione di un tavolo che affronti i problemi sul tappeto e avvii da subito un percorso per il rilancio produttivo di un comparto importante per l'occupazione e il tessuto economico e produttivo dell'area". La Fiom e la Cgil hanno avanzato questa richiesta oggi stesso durante l'incontro con il vicesindaco Salvatore Mondello. "Abbiamo posto all'attenzione dell'istituzione cittadina - dichiarano il segretario generale della Fiom Sicilia, Francesco Foti e della Fiom Messina Daniele David, e il segretario generale della Cgil Messina Pietro Patti - la necessità di affrontare da subito la vertenza della cantieristica navale messinese attraverso l'immediata convocazione di un tavolo, con Prefettura, Comune, Autorità di sistema portuale, organizzazioni sindacali, parti datoriali, Ispettorato del lavoro e Inps. Un tavolo che metta in primo piano soprattutto l'urgenza di arrivare alla sottoscrizione di Protocolli sulla legalità e sicurezza, che tengano dentro tutti gli attori, affinché ci sia il rispetto delle regole, oltre alla tutela occupazionale. Su questo oggi abbiamo sollecitato un impegno ben preciso da parte dell'amministrazione cittadina, dalla quale abbiamo ricevuto un primo segnale positivo rispetto alle richieste e all'attivazione di tutte quelle iniziative necessarie partendo dal tavolo di confronto che dovrà essere attivato". "Le istituzioni possono incidere per il rilancio di un settore che rappresenta molto per l'economia del territorio - aggiunge il segretario generale della Cgil Messina Patti - e abbiamo anche manifestato l'opportunità che i protocolli che abbiamo chiesto per i lavoratori della cantieristica navale vengano estesi a tutti gli altri cantieri per garantire quelle giuste condizioni sul piano della salute, della sicurezza e della qualità del lavoro". Da Messina, oggi, come sottolineato dal coordinatore regionale della cantieristica navale della Fiom, Serafino Biondo, "è anche partita una fase di mobilitazione del comparto che interesserà pure altre realtà siciliane".

Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Tardino: "Da Palermo ai porti decentrati per sviluppare la costa sud-occidentale siciliana"

GENOVA "Le turbolenze fanno parte della vita. L'importante è lavorare con serietà e una squadra competente". Così Annalisa Tardino, commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, traccia un primo bilancio dei suoi primi mesi alla guida dell'ente. Una parentesi, seppur ancora breve, già però caratterizzata dalle polemiche legate alla sua nomina dal MIT (messa in dubbio concretamente anche attraverso un ricorso al TAR, inoltrato per volere dello stesso presidente di Regione Siciliana Renato Schifani) ma allo stesso tempo anche da un'intensa attività di pianificazione e da una forte attenzione alla valorizzazione del territorio. "Fin dal primo giorno spiega Tardino abbiamo trovato una struttura motivata e performante. In meno di due mesi siamo riusciti non solo a gestire le emergenze e l'ordinario, ma anche a presentare progetti importanti". Tra questi spicca l'accordo con il Comune di Palermo per la riqualificazione del waterfront di via Crispi, "un intervento che la città attendeva da tempo e che rappresenta un tassello fondamentale per restituire al mare un fronte urbano di grande valore".

****Sette porti, un'unica strategia** L'Autorità guidata da Tardino conta oggi sette

porti: Palermo e altri sei scali decentrati tra cui Sciacca, Porto Empedocle, Termini Imerese, Trapani e Gela alcuni dei quali entrati solo di recente nel sistema. "Per i porti più nuovi non c'è stato finora il tempo di impostare una programmazione di lungo periodo spiega ma è proprio quello su cui stiamo lavorando. Puntiamo a uno sviluppo equilibrato, che valorizzi la costa sud-occidentale della Sicilia, un fronte strategico per intercettare nuovi flussi dal Nord Africa". In quest'ottica, la commissaria sottolinea la volontà di operare in sinergia "non solo con il governo nazionale, ma anche con l'Unione europea, sfruttando appieno i programmi europei che possono portare crescita e occupazione nei territori". I cantieri in corso Tra le priorità, oltre al waterfront palermitano, figurano numerosi interventi infrastrutturali negli altri scali. "La prossima settimana presenteremo i nuovi lavori a Termini Imerese, dove è già stata affidata la progettazione annuncia Tardino . A Trapani completeremo finalmente il dragaggio, mentre a Porto Empedocle siamo in attesa delle autorizzazioni del Ministero dell'Ambiente per poter procedere con l'ampliamento del molo crocieristico". E ancora, "a Gela aggiunge intendiamo valorizzare il porto anche in chiave di transizione energetica, in raccordo con la bioraffineria già presente sul territorio. È un asset fondamentale, in linea con le politiche europee che puntano su sostenibilità e digitalizzazione". "Ci aspetta un lavoro impegnativo ma entusiasmante conclude Tardino . La Sicilia occidentale può diventare un ponte naturale tra Europa e Africa, e i nostri porti devono essere pronti a raccogliere questa sfida".



A Castellammare del Golfo il "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia"

TRAPANI (ITALPRESS) - La nautica siciliana si conferma un settore vitale con una forte vocazione ai servizi ed un potenziale di crescita legato all'innovazione, la sostenibilità e alla capacità di attrarre flussi turistici. E' quello che si evince dal "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia", realizzato dall'Osservatorio sul turismo dell'economia delle isole per offrire una fotografia aggiornata analitica di un comparto che rappresenta un pilastro strategico per l'economia regionale e per la competitività del sistema turistico isolano. Lo studio, illustrato da Martina Saladino e Rosamaria Staiano, con il coordinamento scientifico di Giovanni Ruggieri, titolare della cattedra di Economia del turismo all'Università di Palermo, per conto di Assonautica Palermo, con il supporto dell'assessorato regionale al turismo e di Unioncamere Sicilia, è stato presentato in mattinata all'ottava edizione di "Seacily" in corso nel porto di Castellammare del Golfo (Trapani) e segnala un settore, quello della nautica, che "si trova di fronte a sfide e opportunità che richiedono una visione integrata e scelte programmatiche di lungo periodo".

Nonostante una lieve contrazione del numero di imprese rispetto al 2022, il comparto mostra segnali di resilienza e capacità di adattamento. In particolare, il segmento dei servizi di manutenzione e refit si distingue come il vero motore di crescita: con 499 imprese e 2.224 addetti nel primo trimestre 2025, rappresenta il 35,6% dell'occupazione totale della filiera, evidenziando una domanda crescente di servizi ad alta specializzazione. Il turismo nautico, pur avendo registrato una flessione nel triennio mostra, comunque, segnali di ripresa: nel primo trimestre 2025 si contano 363 imprese attive e 970 addetti, con una dinamica positiva che riflette l'interesse crescente per il charter e il noleggio anche grazie alle nuove definizioni normative introdotte dalla legge regionale numero sei 2025 che riconosce a strutture come marina resort e alloggi nautici diffusi. Queste innovazioni aprono scenari interessanti per la destagionalizzazione e la diversificazione dell'offerta turistica. Il settore, nel 2024, contava 1.713 imprese registrate e 6.341 addetti, confermandosi come una filiera articolata e complessa, che spazia dalla cantieristica alla manifattura, dai servizi di filiera manutenzione e refit al turismo nautico. "Dall'analisi dell'Osservatorio, notiamo che il turismo nautico ha bisogno di maggiore accoglienza e di maggiore ospitalità. I dati sono molto positivi ma possono migliorare ulteriormente - ha spiegato il professore Ruggieri - la sfida è quella di passare dal semplice charter nautico al charter turistico, in grado di vendere tutti i servizi della filiera come la completa crociera". Dal punto di vista territoriale Palermo e Messina si confermano poli principali della filiera, mentre Catania consolida la sua posizione come terzo hub. La distribuzione degli addetti riflette questa geografia: Palermo guida con 1.776 occupati, seguita da Messina 1.457 e Catania 783. Sul piano economico, oltre il 70% delle



10/17/2025 17:36

TRAPANI (ITALPRESS) - La nautica siciliana si conferma un settore vitale con una forte vocazione ai servizi ed un potenziale di crescita legato all'innovazione, la sostenibilità e alla capacità di attrarre flussi turistici. E' quello che si evince dal "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia", realizzato dall'Osservatorio sul turismo dell'economia delle isole per offrire una fotografia aggiornata analitica di un comparto che rappresenta un pilastro strategico per l'economia regionale e per la competitività del sistema turistico isolano. Lo studio, illustrato da Martina Saladino e Rosamaria Staiano, con il coordinamento scientifico di Giovanni Ruggieri, titolare della cattedra di Economia del turismo all'Università di Palermo, per conto di Assonautica Palermo, con il supporto dell'assessorato regionale al turismo e di Unioncamere Sicilia, è stato presentato in mattinata all'ottava edizione di "Seacily" in corso nel porto di Castellammare del Golfo (Trapani) e segnala un settore, quello della nautica, che "si trova di fronte a sfide e opportunità che richiedono una visione integrata e scelte programmatiche di lungo periodo". Nonostante una lieve contrazione del numero di imprese rispetto al 2022, il comparto mostra segnali di resilienza e capacità di adattamento. In particolare, il segmento dei servizi di manutenzione e refit si distingue come il vero motore di crescita: con 499 imprese e 2.224 addetti nel primo trimestre 2025, rappresenta il 35,6% dell'occupazione totale della filiera, evidenziando una domanda crescente di servizi ad alta specializzazione. Il turismo nautico, pur avendo registrato una flessione nel triennio mostra, comunque, segnali di ripresa: nel primo trimestre 2025 si contano 363 imprese attive e 970 addetti, con una dinamica positiva che riflette l'interesse crescente per il charter e il noleggio anche grazie alle nuove definizioni normative introdotte dalla legge regionale numero sei 2025 che riconosce a strutture come marina resort e alloggi nautici diffusi. Queste innovazioni aprono scenari interessanti per la destagionalizzazione e la diversificazione dell'offerta turistica. Il settore, nel 2024, contava 1.713 imprese registrate e 6.341 addetti, confermandosi come una filiera articolata e complessa, che spazia dalla cantieristica alla manifattura, dai servizi di filiera manutenzione e refit al turismo nautico. "Dall'analisi dell'Osservatorio, notiamo che il turismo nautico ha bisogno di maggiore accoglienza e di maggiore ospitalità. I dati sono molto positivi ma possono migliorare ulteriormente - ha spiegato il professore Ruggieri - la sfida è quella di passare dal semplice charter nautico al charter turistico, in grado di vendere tutti i servizi della filiera come la completa crociera". Dal punto di vista territoriale Palermo e Messina si confermano poli principali della filiera, mentre Catania consolida la sua posizione come terzo hub. La distribuzione degli addetti riflette questa geografia: Palermo guida con 1.776 occupati, seguita da Messina 1.457 e Catania 783. Sul piano economico, oltre il 70% delle

imprese opera con fatturati inferiori a 100.000 , ma si osserva una crescita nelle fasce di produzione medio-alte, segnale di un progressivo consolidamento delle strutture più competitive. Il report analizza inoltre la rotazione infrastrutturale evidenziando una riduzione dei **porti** turistici (-1500 posti barca tra il 2022 e il 2024) e un incremento dei punti ormeggio, mentre sul fronte delle competenze si registra un aumento delle nuove patenti nautiche indicatore di un ricambio generazionale in atto. Di "Turismo Nautico e Portualità" hanno parlato oggi a Seacily Alessandro Aricò, assessore regionale infrastrutture e mobilità il quale ha sottolineato che "i **porti** sviluppano un'importante economia circolare e la Regione sta lavorando molto sull'economia del mare basti pensare al varo della prima nave made in Sicily" , con riferimento al "Costanza I di Sicilia" , primo traghetto della flotta regionale, varato in acqua nei giorni scorsi che collegherà Porto Empedocle alle isole di Lampedusa e Linosa, il senatore Raoul Russo, componente dell'intergruppo parlamentare sull'economia del mare, che lanciato la proposta " di istituire l'assessorato del mare di Sicilia" , in analogia con il governo nazionale che ha un ministero per le politiche del mare. Ed ancora, Simona Petrucci, senatrice e presidente intergruppo parlamentare sull'economia del mare, Maria Concetta Antinoro, dirigente generale dipartimento turismo Regione Siciliana, Rosario Marchese, consigliere del ministro per le politiche del mare che ha auspicato un "piano strategico con una regia unica nazionale per assorbire e di conseguenza cercare di soddisfare le varie esigenze dei territori", Ivo Blandina, delegato Assomarinas, Toti Piscopo, Sicindustria Palermo settore turismo e nautica, Daniela Gemelli, delegata regionale Lega navale italiana e Andrea Ciulla, presidente Assonautica Palermo. "I numeri sono incoraggianti, i dati sempre più in crescita, ma abbiamo bisogno di sederci tutti attorno ad un tavolo per le istituzioni politiche per mettere a sistema un settore che in Sicilia può crescere ancora di più e che è strategico per l'economia dell'Isola" , ha concluso Andrea Ciulla . In questo senso, l'assessore Aricò, accogliendo la proposta, ha assicurato che lavorerà " per istituire un tavolo di concertazione per stabilire le priorità del mare, in particolare infrastrutture e trasporti con l'obiettivo di potenziare il raccordo operativo con le varie istituzioni interessate". -Foto Seacily- (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

Seacily: la nautica in Sicilia si conferma settore vitale

La nautica siciliana si conferma un settore vitale con una forte vocazione ai servizi ed un potenziale di crescita legato all'innovazione, la sostenibilità e alla capacità di attrarre flussi turistici. E' quello che si evince dal "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia", realizzato dall'Osservatorio sul turismo dell'economia delle isole per offrire una fotografia aggiornata analitica di un comparto che rappresenta un pilastro strategico per l'economia regionale e per la competitività del sistema turistico isolano. Lo studio, illustrato da Martina Saladino e Rosamaria Staiano, con il coordinamento scientifico di Giovanni Ruggeri, titolare della cattedra di Economia del turismo all'Università di Palermo, per conto di Assonautica Palermo, con il supporto dell'assessorato regionale al turismo e di Unioncamere Sicilia, è stato presentato in mattinata all'ottava edizione di "Seacily" in corso nel **porto** di Castellammare del Golfo (Trapani) e segnala un settore, quello della nautica, che "si trova di fronte a sfide e opportunità che richiedono una visione integrata e scelte programmatiche di lungo periodo". Nonostante una lieve contrazione del numero di imprese rispetto al 2022, il comparto mostra segnali di resilienza e capacità di adattamento. In particolare, il segmento dei servizi di manutenzione e refit si distingue come il vero motore di crescita: con 499 imprese e 2.224 addetti nel primo trimestre 2025, rappresenta il 35,6% dell'occupazione totale della filiera, evidenziando una domanda crescente di servizi ad alta specializzazione. Il turismo nautico, pur avendo registrato una flessione nel triennio mostra, comunque, segnali di ripresa: nel primo trimestre 2025 si contano 363 imprese attive e 970 addetti, con una dinamica positiva che riflette l'interesse crescente per il charter e il noleggio anche grazie alle nuove definizioni normative introdotte dalla legge regionale numero sei 2025 che riconosce a strutture come marina resort e alloggi nautici diffusi. Queste innovazioni aprono scenari interessanti per la destagionalizzazione e la diversificazione dell'offerta turistica. Il settore, nel 2024, contava 1.713 imprese registrate e 6.341 addetti, confermandosi come una filiera articolata e complessa, che spazia dalla cantieristica alla manifattura, dai servizi di filiera manutenzione e refit al turismo nautico. "Dall'analisi dell'Osservatorio, notiamo che il turismo nautico ha bisogno di maggiore accoglienza e di maggiore ospitalità. I dati sono molto positivi ma possono migliorare ulteriormente - ha spiegato il professore Ruggieri - la sfida è quella di passare dal semplice charter nautico al charter turistico, in grado di vendere tutti i servizi della filiera come la completa crociera". Dal punto di vista territoriale Palermo e Messina si confermano poli principali della filiera, mentre Catania consolida la sua posizione come terzo hub. La distribuzione degli addetti riflette questa geografia: Palermo guida con 1.776 occupati, seguita da Messina 1.457 e Catania 783. Sul piano economico, oltre il 70% delle



LiveSicilia

Trapani

imprese opera con fatturati inferiori a 100.000 , ma si osserva una crescita nelle fasce di produzione medio-alte, segnale di un progressivo consolidamento delle strutture più competitive. Il report analizza inoltre la rotazione infrastrutturale evidenziando una riduzione dei porti turistici (-1500 posti barca tra il 2022 e il 2024) e un incremento dei punti ormeggio, mentre sul fronte delle competenze si registra un aumento delle nuove patenti nautiche indicatore di un ricambio generazionale in atto. Di "Turismo Nautico e Portualità" hanno parlato oggi a Seacily Alessandro Aricò, assessore regionale infrastrutture e mobilità il quale ha sottolineato che "i porti sviluppano un'importante economia circolare e la Regione sta lavorando molto sull'economia del mare basti pensare al varo della prima nave made in Sicily", con riferimento al "Costanza I di Sicilia", primo traghetto della flotta regionale, varato in acqua nei giorni scorsi che collegherà **Porto** Empedocle alle isole di Lampedusa e Linosa, il senatore Raoul Russo, componente dell'intergruppo parlamentare sull'economia del mare, che lanciato la proposta "di istituire l'assessorato del mare di Sicilia", in analogia con il governo nazionale che ha un ministero per le politiche del mare. Ed ancora, Simona Petrucci, senatrice e presidente intergruppo parlamentare sull'economia del mare, Maria Concetta Antinoro, dirigente generale dipartimento turismo Regione Siciliana, Rosario Marchese, consigliere del ministro per le politiche del mare che ha auspicato un "piano strategico con una regia unica nazionale per assorbire e di conseguenza cercare di soddisfare le varie esigenze dei territori", Ivo Blandina, delegato Assomarinas, Toti Piscopo, Sicindustria Palermo settore turismo e nautica, Daniela Gemelli, delegata regionale Lega navale italiana e Andrea Ciulla, presidente Assonautica Palermo. "I numeri sono incoraggianti, i dati sempre più in crescita, ma abbiamo bisogno di sederci tutti attorno ad un tavolo per le istituzioni politiche per mettere a sistema un settore che in Sicilia può crescere ancora di più e che è strategico per l'economia dell'Isola", ha concluso Andrea Ciulla. In questo senso, l'assessore Aricò, accogliendo la proposta, ha assicurato che lavorerà "per istituire un tavolo di concertazione per stabilire le priorità del mare, in particolare infrastrutture e trasporti con l'obiettivo di potenziare il raccordo operativo con le varie istituzioni interessate". Il Programma fino a domenica 19 ottobre Sabato 18 ottobre - **Porto** di Castellammare del Golfo (Trapani) - ore 10: Presentazione del progetto "Un mare di energia" Aspetti e prospettive dell'energia del mare per lo sviluppo sostenibile delle comunità costiere. Saluti istituzionali: Giuseppe Fausto, sindaco di Castellammare del Golfo; Pietro Puccio, presidente Galp Golfi di Castellammare e Carini; Massimo Midiri, rettore Università di Palermo; Giovanni Cucchiara, dirigente generale del dipartimento pesca mediterranea; Livan Fatini, direttore dipartimento di ingegneria Unipa; Leonardo Catagnano, dirigente dipartimento sviluppo locale e identità culturale pesca mediterranea; Andrea Ciulla, presidente Assonautica Palermo. Interventi tecnici: Vincenzo Franzitta, professore ordinario Unipa; Bruno Provenza, produzione di energia da moto ondoso nelle infrastrutture portuali; Giuseppe Stabile, presidente Lega navale sezione di Castellammare del Golfo. Domenica 19 ottobre - ore 10: Apertura al pubblico degli stand e veleggiata "Seacily sail", a cura della Lega Navale Italiana, sezione Castellammare del Golfo, alla quale prenderanno

LiveSicilia

Trapani

parte tutte le imbarcazioni da altura che vorranno partecipare, manifestazione non agonistica che ha come scopo la divulgazione della vela (per info contattare Lega Navale Italiana, sezione Castellammare del Golfo). Informazioni utili Dove: **Porto** di Castellammare del Golfo (TP) Quando: dal 16 al 19 ottobre 2025 Ingresso gratuito previa registrazione online Per aggiornamenti: www.saloneseacily.it.

New Sicilia

Trapani

Trapani, fermata nave con oltre 20 irregolarità a bordo

TRAPANI - Nella giornata di ieri, a seguito di una dettagliata ispezione protrattasi fino a tarda sera, il team specializzato Port State Control della Capitaneria di **Porto** - Guardia Costiera di **Trapani**, sotto il coordinamento della Direzione marittima di Palermo, ha disposto il fermo amministrativo di una nave battente bandiera straniera, trovata in condizioni notevolmente inferiori agli standard internazionali previsti. L'unità, lunga 85 metri e con una stazza lorda di circa 2.200 tonnellate, era destinata al trasporto di merci generiche e navigava con bandiera Antigua and Barbuda. Oltre venti irregolarità: gravi mancanze nella sicurezza e nella manutenzione. Già nelle prime fasi dell'ispezione, gli ispettori hanno riscontrato irregolarità in materia di sicurezza della nave (ship security), che hanno portato ad ampliare i controlli a tutte le aree operative dell'imbarcazione. Al termine delle verifiche, sono state rilevate oltre 20 irregolarità complessive. Tra le principali criticità emerse figurano: scarsa padronanza da parte dell'equipaggio nell'uso di dispositivi di salvataggio, come il SART AIS, fondamentale per la localizzazione in caso di emergenza; inadeguata gestione della sicurezza a bordo e carente manutenzione degli equipaggiamenti e del battello di emergenza; errata gestione dei rifiuti prodotti, con gravi violazioni delle normative ambientali. Quest'ultimo aspetto ha comportato una sanzione amministrativa di 3.333 euro, poiché le comunicazioni relative ai rifiuti fornite prima dell'ingresso in **porto** contenevano dati falsi o inesatti, in violazione della normativa comunitaria sulla prevenzione dell'inquinamento marino. Secondo fermo dell'anno nel **porto** di **Trapani**. Il provvedimento di fermo, il secondo registrato nel 2025 nel **porto** di **Trapani**, è stato disposto dopo un'ispezione durata l'intera giornata. Le attività ispettive, come quella di ieri, vengono condotte da militari altamente specializzati della Guardia Costiera, formati attraverso percorsi di studio di livello nazionale e internazionale. Questi controlli rappresentano un presidio fondamentale per assicurare che i traffici marittimi avvengano nel pieno rispetto degli standard di sicurezza e tutela ambientale. Ripartenza solo dopo la regolarizzazione completa. Prima di poter lasciare lo scalo trapanese, la nave dovrà sanare tutte le irregolarità riscontrate. Solo dopo la verifica del Nucleo PSC della Capitaneria di **Porto** - Guardia Costiera di **Trapani** potrà ottenere l'autorizzazione a riprendere il mare, una volta ripristinate le condizioni di sicurezza e di tutela ambientale a bordo.



A Castellammare del Golfo il "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia"

La nautica siciliana si conferma un settore vitale con una forte vocazione ai servizi ed un potenziale di crescita legato all'innovazione, la sostenibilità e alla capacità di attrarre flussi turistici. E' quello che si evince dal "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia", realizzato dall'Osservatorio sul turismo dell'economia delle isole per offrire una fotografia aggiornata analitica di un comparto che rappresenta un pilastro strategico per l'economia regionale e per la competitività del sistema turistico isolano. Lo studio, illustrato da Martina Saladino e Rosamaria Staiano, con il coordinamento scientifico di Giovanni Ruggieri, titolare della cattedra di Economia del turismo all'Università di Palermo, per conto di Assonautica Palermo, con il supporto dell'assessorato regionale al turismo e di Unioncamere Sicilia, è stato presentato in mattinata all'ottava edizione di "Seacily" in corso nel porto di Castellammare del Golfo (Trapani) e segnala un settore, quello della nautica, che "si trova di fronte a sfide e opportunità che richiedono una visione integrata e scelte programmatiche di lungo periodo". Nonostante una lieve contrazione del numero di imprese rispetto al 2022, il comparto mostra segnali

di resilienza e capacità di adattamento. In particolare, il segmento dei servizi di manutenzione e refit si distingue come il vero motore di crescita: con 499 imprese e 2.224 addetti nel primo trimestre 2025, rappresenta il 35,6% dell'occupazione totale della filiera, evidenziando una domanda crescente di servizi ad alta specializzazione. Il turismo nautico, pur avendo registrato una flessione nel triennio mostra, comunque, segnali di ripresa: nel primo trimestre 2025 si contano 363 imprese attive e 970 addetti, con una dinamica positiva che riflette l'interesse crescente per il charter e il noleggio anche grazie alle nuove definizioni normative introdotte dalla legge regionale numero sei 2025 che riconosce a strutture come marina resort e alloggi nautici diffusi. Queste innovazioni aprono scenari interessanti per la destagionalizzazione e la diversificazione dell'offerta turistica. Il settore, nel 2024, contava 1.713 imprese registrate e 6.341 addetti, confermandosi come una filiera articolata e complessa, che spazia dalla cantieristica alla manifattura, dai servizi di filiera manutenzione e refit al turismo nautico. "Dall'analisi dell'Osservatorio, notiamo che il turismo nautico ha bisogno di maggiore accoglienza e di maggiore ospitalità. I dati sono molto positivi ma possono migliorare ulteriormente - ha spiegato il professore Ruggieri - la sfida è quella di passare dal semplice charter nautico al charter turistico, in grado di vendere tutti i servizi della filiera come la completa crociera". Dal punto di vista territoriale Palermo e Messina si confermano poli principali della filiera, mentre Catania consolida la sua posizione come terzo hub. La distribuzione degli addetti riflette questa geografia: Palermo guida con 1.776 occupati, seguita da Messina 1.457 e Catania 783. Sul piano economico, oltre il 70% delle



La nautica siciliana si conferma un settore vitale con una forte vocazione ai servizi ed un potenziale di crescita legato all'innovazione, la sostenibilità e alla capacità di attrarre flussi turistici. E' quello che si evince dal "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia", realizzato dall'Osservatorio sul turismo dell'economia delle isole per offrire una fotografia aggiornata analitica di un comparto che rappresenta un pilastro strategico per l'economia regionale e per la competitività del sistema turistico isolano. Lo studio, illustrato da Martina Saladino e Rosamaria Staiano, con il coordinamento scientifico di Giovanni Ruggieri, titolare della cattedra di Economia del turismo all'Università di Palermo, per conto di Assonautica Palermo, con il supporto dell'assessorato regionale al turismo e di Unioncamere Sicilia, è stato presentato in mattinata all'ottava edizione di "Seacily" in corso nel porto di Castellammare del Golfo (Trapani) e segnala un settore, quello della nautica, che "si trova di fronte a sfide e opportunità che richiedono una visione integrata e scelte programmatiche di lungo periodo". Nonostante una lieve contrazione del numero di imprese rispetto al 2022, il comparto mostra segnali di resilienza e capacità di adattamento. In particolare, il segmento dei servizi di manutenzione e refit si distingue come il vero motore di crescita: con 499 imprese e 2.224 addetti nel primo trimestre 2025, rappresenta il 35,6% dell'occupazione totale della filiera, evidenziando una domanda crescente di servizi ad alta specializzazione. Il turismo nautico, pur avendo registrato una flessione nel triennio mostra, comunque, segnali di ripresa: nel primo trimestre 2025 si contano 363 imprese attive e 970 addetti, con una dinamica positiva che riflette l'interesse crescente per il charter e il noleggio anche grazie alle nuove definizioni normative introdotte dalla legge regionale numero sei 2025 che riconosce a strutture come marina resort e alloggi nautici diffusi. Queste innovazioni aprono scenari interessanti per la destagionalizzazione e la diversificazione dell'offerta turistica. Il settore, nel 2024, contava 1.713 imprese registrate e 6.341 addetti, confermandosi come una filiera articolata e complessa, che spazia dalla cantieristica alla manifattura, dai servizi di filiera manutenzione e refit al turismo nautico. "Dall'analisi dell'Osservatorio, notiamo che il turismo nautico ha bisogno di maggiore accoglienza e di maggiore ospitalità. I dati sono molto positivi ma possono migliorare ulteriormente - ha spiegato il professore Ruggieri - la sfida è quella di passare dal semplice charter nautico al charter turistico, in grado di vendere tutti i servizi della filiera come la completa crociera". Dal punto di vista territoriale Palermo e Messina si confermano poli principali della filiera, mentre Catania consolida la sua posizione come terzo hub. La distribuzione degli addetti riflette questa geografia: Palermo guida con 1.776 occupati, seguita da Messina 1.457 e Catania 783. Sul piano economico, oltre il 70% delle

imprese opera con fatturati inferiori a 100.000 , ma si osserva una crescita nelle fasce di produzione medio-alte, segnale di un progressivo consolidamento delle strutture più competitive. Il report analizza inoltre la rotazione infrastrutturale evidenziando una riduzione dei porti turistici (-1500 posti barca tra il 2022 e il 2024) e un incremento dei punti ormeggio, mentre sul fronte delle competenze si registra un aumento delle nuove patenti nautiche indicatore di un ricambio generazionale in atto. Di "Turismo Nautico e Portualità" hanno parlato oggi a Seacily Alessandro Aricò, assessore regionale infrastrutture e mobilità il quale ha sottolineato che "i porti sviluppano un'importante economia circolare e la Regione sta lavorando molto sull'economia del mare basti pensare al varo della prima nave made in Sicily" , con riferimento al "Costanza I di Sicilia" , primo traghetto della flotta regionale, varato in acqua nei giorni scorsi che collegherà **Porto** Empedocle alle isole di Lampedusa e Linosa, il senatore Raoul Russo, componente dell'intergruppo parlamentare sull'economia del mare, che lanciato la proposta " di istituire l'assessorato del mare di Sicilia" , in analogia con il governo nazionale che ha un ministero per le politiche del mare. Ed ancora, Simona Petrucci, senatrice e presidente intergruppo parlamentare sull'economia del mare, Maria Concetta Antinoro, dirigente generale dipartimento turismo Regione Siciliana, Rosario Marchese, consigliere del ministro per le politiche del mare che ha auspicato un "piano strategico con una regia unica nazionale per assorbire e di conseguenza cercare di soddisfare le varie esigenze dei territori", Ivo Blandina, delegato Assomarinas, Toti Piscopo, Sicindustria Palermo settore turismo e nautica, Daniela Gemelli, delegata regionale Lega navale italiana e Andrea Ciulla, presidente Assonautica Palermo. "I numeri sono incoraggianti, i dati sempre più in crescita, ma abbiamo bisogno di sederci tutti attorno ad un tavolo per le istituzioni politiche per mettere a sistema un settore che in Sicilia può crescere ancora di più e che è strategico per l'economia dell'Isola" , ha concluso Andrea Ciulla . In questo senso, l'assessore Aricò, accogliendo la proposta, ha assicurato che lavorerà " per istituire un tavolo di concertazione per stabilire le priorità del mare, in particolare infrastrutture e trasporti con l'obiettivo di potenziare il raccordo operativo con le varie istituzioni interessate". -Foto Seacily- (ITALPRESS).

Al Seacily di Castellammare il "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia"

La nautica siciliana si conferma un settore vitale con una forte vocazione ai servizi ed un potenziale di crescita legato all'innovazione, la sostenibilità e alla capacità di attrarre flussi turistici. E' quello che si evince dal "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia", realizzato dall'Osservatorio sul turismo dell'economia delle isole per offrire una fotografia aggiornata analitica di un comparto che rappresenta un pilastro strategico per l'economia regionale e per la competitività del sistema turistico isolano. Lo studio, illustrato da Martina Saladino e Rosamaria Staiano, con il coordinamento scientifico di Giovanni Ruggeri, titolare della cattedra di Economia del turismo all'Università di Palermo, per conto di Assonautica Palermo, con il supporto dell'assessorato regionale al turismo e di Unioncamere Sicilia, è stato presentato in mattinata all'ottava edizione di "Seacily" in corso nel **porto** di Castellammare del Golfo (Trapani) e segnala un settore, quello della nautica, che "si trova di fronte a sfide e opportunità che richiedono una visione integrata e scelte programmatiche di lungo periodo". Nonostante una lieve contrazione del numero di imprese rispetto al 2022, il comparto mostra segnali

di resilienza e capacità di adattamento. In particolare, il segmento dei servizi di manutenzione e refit si distingue come il vero motore di crescita: con 499 imprese e 2.224 addetti nel primo trimestre 2025, rappresenta il 35,6% dell'occupazione totale della filiera, evidenziando una domanda crescente di servizi ad alta specializzazione. Il turismo nautico, pur avendo registrato una flessione nel triennio mostra, comunque, segnali di ripresa: nel primo trimestre 2025 si contano 363 imprese attive e 970 addetti, con una dinamica positiva che riflette l'interesse crescente per il charter e il noleggio anche grazie alle nuove definizioni normative introdotte dalla legge regionale numero sei 2025 che riconosce a strutture come marina resort e alloggi nautici diffusi. Queste innovazioni aprono scenari interessanti per la destagionalizzazione e la diversificazione dell'offerta turistica. Il settore, nel 2024, contava 1.713 imprese registrate e 6.341 addetti, confermandosi come una filiera articolata e complessa, che spazia dalla cantieristica alla manifattura, dai servizi di filiera manutenzione e refit al turismo nautico. "Dall'analisi dell'Osservatorio, notiamo che il turismo nautico ha bisogno di maggiore accoglienza e di maggiore ospitalità. I dati sono molto positivi ma possono migliorare ulteriormente - ha spiegato il professore Ruggieri - la sfida è quella di passare dal semplice charter nautico al charter turistico, in grado di vendere tutti i servizi della filiera come la completa crociera". Dal punto di vista territoriale Palermo e Messina si confermano poli principali della filiera, mentre Catania consolida la sua posizione come terzo hub. La distribuzione degli addetti riflette questa geografia: Palermo guida con 1.776 occupati, seguita da Messina 1.457 e Catania 783. Sul piano economico, oltre il 70% delle imprese opera con fatturati



10/17/2025 17:34

La nautica siciliana si conferma un settore vitale con una forte vocazione ai servizi ed un potenziale di crescita legato all'innovazione, la sostenibilità e alla capacità di attrarre flussi turistici. E' quello che si evince dal "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia", realizzato dall'Osservatorio sul turismo dell'economia delle isole per offrire una fotografia aggiornata analitica di un comparto che rappresenta un pilastro strategico per l'economia regionale e per la competitività del sistema turistico isolano. Lo studio, illustrato da Martina Saladino e Rosamaria Staiano, con il coordinamento scientifico di Giovanni Ruggeri, titolare della cattedra di Economia del turismo all'Università di Palermo, per conto di Assonautica Palermo, con il supporto dell'assessorato regionale al turismo e di Unioncamere Sicilia, è stato presentato in mattinata all'ottava edizione di "Seacily" in corso nel porto di Castellammare del Golfo (Trapani) e segnala un settore, quello della nautica, che "si trova di fronte a sfide e opportunità che richiedono una visione integrata e scelte programmatiche di lungo periodo". Nonostante una lieve contrazione del numero di imprese rispetto al 2022, il comparto mostra segnali di resilienza e capacità di adattamento. In particolare, il segmento dei servizi di manutenzione e refit si distingue come il vero motore di crescita: con 499 imprese e 2.224 addetti nel primo trimestre 2025, rappresenta il 35,6% dell'occupazione totale della filiera, evidenziando una domanda crescente di servizi ad alta specializzazione. Il turismo nautico, pur avendo registrato una flessione nel triennio mostra, comunque, segnali di ripresa: nel primo trimestre 2025 si contano 363 imprese attive e 970 addetti, con una dinamica positiva che riflette l'interesse crescente per il charter e il noleggio anche grazie alle nuove definizioni normative introdotte dalla legge regionale numero sei 2025 che riconosce a strutture come marina resort e alloggi nautici diffusi. Queste innovazioni aprono scenari interessanti per la destagionalizzazione e la diversificazione dell'offerta turistica. Il settore, nel 2024, contava 1.713 imprese registrate e 6.341 addetti, confermandosi come una filiera articolata e complessa, che spazia dalla cantieristica alla manifattura, dai servizi di filiera manutenzione e refit al turismo nautico. "Dall'analisi dell'Osservatorio, notiamo che il turismo nautico ha bisogno di maggiore accoglienza e di maggiore ospitalità. I dati sono molto positivi ma possono migliorare ulteriormente - ha spiegato il professore Ruggieri - la sfida è quella di passare dal semplice charter nautico al charter turistico, in grado di vendere tutti i servizi della filiera come la completa crociera". Dal punto di vista territoriale Palermo e Messina si confermano poli principali della filiera, mentre Catania consolida la sua posizione come terzo hub. La distribuzione degli addetti riflette questa geografia: Palermo guida con 1.776 occupati, seguita da Messina 1.457 e Catania 783. Sul piano economico, oltre il 70% delle imprese opera con fatturati

inferiori a 100.000 , ma si osserva una crescita nelle fasce di produzione medio-alte, segnale di un progressivo consolidamento delle strutture più competitive. Il report analizza inoltre la rotazione infrastrutturale evidenziando una riduzione dei porti turistici (-1500 posti barca tra il 2022 e il 2024) e un incremento dei punti ormeggio, mentre sul fronte delle competenze si registra un aumento delle nuove patenti nautiche indicatore di un ricambio generazionale in atto. Di "Turismo Nautico e Portualità" hanno parlato oggi a Seacily Alessandro Aricò, assessore regionale infrastrutture e mobilità il quale ha sottolineato che "i porti sviluppano un'importante economia circolare e la Regione sta lavorando molto sull'economia del mare basti pensare al varo della prima nave made in Sicily", con riferimento al "Costanza I di Sicilia", primo traghetto della flotta regionale, varato in acqua nei giorni scorsi che collegherà **Porto** Empedocle alle isole di Lampedusa e Linosa, oil senatore Raoul Russo, componente dell'intergruppo parlamentare sull'economia del mare, che lanciato la proposta "di istituire l'assessorato del mare di Sicilia", in analogia con il governo nazionale che ha un ministero per le politiche del mare. Ed ancora, Simona Petrucci, senatrice e presidente intergruppo parlamentare sull'economia del mare, Maria Concetta Antinoro, dirigente generale dipartimento turismo Regione Siciliana, Rosario Marchese, consigliere del ministro per le politiche del mare che ha auspicato un "piano strategico con una regia unica nazionale per assorbire e di conseguenza cercare di soddisfare le varie esigenze dei territori", Ivo Blandina, delegato Assomarinas, Toti Piscopo, Sicindustria Palermo settore turismo e nautica, Daniela Gemelli, delegata regionale Lega navale italiana e Andrea Ciulla, presidente Assonautica Palermo. "I numeri sono incoraggianti, i dati sempre più in crescita, ma abbiamo bisogno di sederci tutti attorno ad un tavolo per le istituzioni politiche per mettere a sistema un settore che in Sicilia può crescere ancora di più e che è strategico per l'economia dell'Isola", ha concluso Andrea Ciulla. In questo senso, l'assessore Aricò, accogliendo la proposta, ha assicurato che lavorerà "per istituire un tavolo di concertazione per stabilire le priorità del mare, in particolare infrastrutture e trasporti con l'obiettivo di potenziare il raccordo operativo con le varie istituzioni interessate". Il Programma fino a domenica 19 ottobre Sabato 18 ottobre - **Porto** di Castellammare del Golfo (Trapani) - ore 10: Presentazione del progetto "Un mare di energia" Aspetti e prospettive dell'energia del mare per lo sviluppo sostenibile delle comunità costiere. Saluti istituzionali: Giuseppe Fausto, sindaco di Castellammare del Golfo; Pietro Puccio, presidente Galp Golfi di Castellammare e Carini; Massimo Midiri, rettore Università di Palermo; Giovanni Cucchiara, dirigente generale del dipartimento pesca mediterranea; Livan Fatini, direttore dipartimento di ingegneria Unipa; Leonardo Catagnano, dirigente dipartimento sviluppo locale e identità culturale pesca mediterranea; Andrea Ciulla, presidente Assonautica Palermo. Interventi tecnici: Vincenzo Franzitta, professore ordinario Unipa; Bruno Provenza, produzione di energia da moto ondoso nelle infrastrutture portuali; Giuseppe Stabile, presidente Lega navale sezione di Castellammare del Golfo. Domenica 19 ottobre - ore 10: Apertura al pubblico degli stand e veleggiata "Seacily sail", a cura della Lega Navale Italiana, sezione Castellammare del Golfo, alla quale prenderanno parte tutte le imbarcazioni da altura

che vorranno partecipare, manifestazione non agonistica che ha come scopo la divulgazione della vela (per info contattare Lega Navale Italiana, sezione Castellammare del Golfo). Ingresso gratuito previa registrazione online Per aggiornamenti: www.saloneseacily.it.

A Castellammare del Golfo il "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia"

Tag: Redazione | venerdì 17 Ottobre 2025 - 19:19 TRAPANI (ITALPRESS) -

La nautica siciliana si conferma un settore vitale con una forte vocazione ai servizi ed un potenziale di crescita legato all'innovazione, la sostenibilità e alla capacità di attrarre flussi turistici. E' quello che si evince dal "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia", realizzato dall'Osservatorio sul turismo dell'economia delle isole per offrire una fotografia aggiornata analitica di un comparto che rappresenta un pilastro strategico per l'economia regionale e per la competitività del sistema turistico isolano. Lo studio, illustrato da Martina Saladino e Rosamaria Staiano, con il coordinamento scientifico di Giovanni Ruggieri, titolare della cattedra di Economia del turismo all'Università di Palermo, per conto di Assonautica Palermo, con il supporto dell'assessorato regionale al turismo e di Unioncamere Sicilia, è stato presentato in mattinata all'ottava edizione di "Seacily" in corso nel **porto** di Castellammare del Golfo (Trapani) e segnala un settore, quello della nautica, che "si trova di fronte a sfide e opportunità che richiedono una visione integrata e scelte programmatiche di lungo periodo". Nonostante una lieve

contrazione del numero di imprese rispetto al 2022, il comparto mostra segnali di resilienza e capacità di adattamento. In particolare, il segmento dei servizi di manutenzione e refit si distingue come il vero motore di crescita: con 499 imprese e 2.224 addetti nel primo trimestre 2025, rappresenta il 35,6% dell'occupazione totale della filiera, evidenziando una domanda crescente di servizi ad alta specializzazione. Il turismo nautico, pur avendo registrato una flessione nel triennio mostra, comunque, segnali di ripresa: nel primo trimestre 2025 si contano 363 imprese attive e 970 addetti, con una dinamica positiva che riflette l'interesse crescente per il charter e il noleggio anche grazie alle nuove definizioni normative introdotte dalla legge regionale numero sei 2025 che riconosce a strutture come marina resort e alloggi nautici diffusi. Queste innovazioni aprono scenari interessanti per la destagionalizzazione e la diversificazione dell'offerta turistica. Il settore, nel 2024, contava 1.713 imprese registrate e 6.341 addetti, confermandosi come una filiera articolata e complessa, che spazia dalla cantieristica alla manifattura, dai servizi di filiera manutenzione e refit al turismo nautico. "Dall'analisi dell'Osservatorio, notiamo che il turismo nautico ha bisogno di maggiore accoglienza e di maggiore ospitalità. I dati sono molto positivi ma possono migliorare ulteriormente - ha spiegato il professore Ruggieri - la sfida è quella di passare dal semplice charter nautico al charter turistico, in grado di vendere tutti i servizi della filiera come la completa crociera". Dal punto di vista territoriale Palermo e Messina si confermano poli principali della filiera, mentre Catania consolida la sua posizione come terzo hub. La distribuzione degli addetti riflette questa geografia: Palermo guida con 1.776 occupati, seguita da Messina 1.457



10/17/2025 19:35

Tag: Redazione | venerdì 17 Ottobre 2025 - 19:19 TRAPANI (ITALPRESS) - La nautica siciliana si conferma un settore vitale con una forte vocazione ai servizi ed un potenziale di crescita legato all'innovazione, la sostenibilità e alla capacità di attrarre flussi turistici. E' quello che si evince dal "IV Report Nautica e turismo nautico in Sicilia", realizzato dall'Osservatorio sul turismo dell'economia delle isole per offrire una fotografia aggiornata analitica di un comparto che rappresenta un pilastro strategico per l'economia regionale e per la competitività del sistema turistico isolano. Lo studio, illustrato da Martina Saladino e Rosamaria Staiano, con il coordinamento scientifico di Giovanni Ruggieri, titolare della cattedra di Economia del turismo all'Università di Palermo, per conto di Assonautica Palermo, con il supporto dell'assessorato regionale al turismo e di Unioncamere Sicilia, è stato presentato in mattinata all'ottava edizione di "Seacily" in corso nel porto di Castellammare del Golfo (Trapani) e segnala un settore, quello della nautica, che "si trova di fronte a sfide e opportunità che richiedono una visione integrata e scelte programmatiche di lungo periodo". Nonostante una lieve contrazione del numero di imprese rispetto al 2022, il comparto mostra segnali di resilienza e capacità di adattamento. In particolare, il segmento dei servizi di manutenzione e refit si distingue come il vero motore di crescita: con 499 imprese e 2.224 addetti nel primo trimestre 2025, rappresenta il 35,6% dell'occupazione totale della filiera, evidenziando una domanda crescente di servizi ad alta specializzazione. Il turismo nautico, pur avendo registrato una flessione nel triennio mostra, comunque, segnali di ripresa: nel primo trimestre 2025 si contano 363 imprese attive e 970 addetti, con una dinamica positiva che riflette l'interesse crescente per il charter e il noleggio anche grazie alle nuove definizioni normative introdotte dalla legge regionale numero sei 2025 che riconosce a strutture come marina resort e alloggi nautici diffusi. Queste innovazioni aprono scenari interessanti per la destagionalizzazione e la diversificazione dell'offerta turistica. Il settore, nel 2024, contava 1.713 imprese registrate e 6.341 addetti, confermandosi come una filiera articolata e complessa, che spazia dalla cantieristica alla manifattura, dai servizi di filiera manutenzione e refit al turismo nautico. "Dall'analisi dell'Osservatorio, notiamo che il turismo nautico ha bisogno di maggiore accoglienza e di maggiore ospitalità. I dati sono molto positivi ma possono migliorare ulteriormente - ha spiegato il professore Ruggieri - la sfida è quella di passare dal semplice charter nautico al charter turistico, in grado di vendere tutti i servizi della filiera come la completa crociera". Dal punto di vista territoriale Palermo e Messina si confermano poli principali della filiera, mentre Catania consolida la sua posizione come terzo hub. La distribuzione degli addetti riflette questa geografia: Palermo guida con 1.776 occupati, seguita da Messina 1.457

TempoStretto

Trapani

e Catania 783. Sul piano economico, oltre il 70% delle imprese opera con fatturati inferiori a 100.000 , ma si osserva una crescita nelle fasce di produzione medio-alte, segnale di un progressivo consolidamento delle strutture più competitive. Il report analizza inoltre la rotazione infrastrutturale evidenziando una riduzione dei porti turistici (-1500 posti barca tra il 2022 e il 2024) e un incremento dei punti ormeggio, mentre sul fronte delle competenze si registra un aumento delle nuove patenti nautiche indicatore di un ricambio generazionale in atto. Di "Turismo Nautico e Portualità" hanno parlato oggi a Seacily Alessandro Aricò, assessore regionale infrastrutture e mobilità il quale ha sottolineato che "i porti sviluppano un'importante economia circolare e la Regione sta lavorando molto sull'economia del mare basti pensare al varo della prima nave made in Sicily" , con riferimento al "Costanza I di Sicilia" , primo traghetto della flotta regionale, varato in acqua nei giorni scorsi che collegherà **Porto** Empedocle alle isole di Lampedusa e Linosa, oil senatore Raoul Russo, componente dell'intergruppo parlamentare sull'economia del mare, che lanciato la proposta " di istituire l'assessorato del mare di Sicilia" , in analogia con il governo nazionale che ha un ministero per le politiche del mare. Ed ancora, Simona Petrucci, senatrice e presidente intergruppo parlamentare sull'economia del mare, Maria Concetta Antinoro, dirigente generale dipartimento turismo Regione Siciliana, Rosario Marchese, consigliere del ministro per le politiche del mare che ha auspicato un "piano strategico con una regia unica nazionale per assorbire e di conseguenza cercare di soddisfare le varie esigenze dei territori", Ivo Blandina, delegato Assomarinas, Toti Piscopo, Sicindustria Palermo settore turismo e nautica, Daniela Gemelli, delegata regionale Lega navale italiana e Andrea Ciulla, presidente Assonautica Palermo. "I numeri sono incoraggianti, i dati sempre più in crescita, ma abbiamo bisogno di sederci tutti attorno ad un tavolo per le istituzioni politiche per mettere a sistema un settore che in Sicilia può crescere ancora di più e che è strategico per l'economia dell'Isola" , ha concluso Andrea Ciulla . In questo senso, l'assessore Aricò, accogliendo la proposta, ha assicurato che lavorerà " per istituire un tavolo di concertazione per stabilire le priorità del mare, in particolare infrastrutture e trasporti con l'obiettivo di potenziare il raccordo operativo con le varie istituzioni interessate". -Foto Seacily- (ITALPRESS).

Trapani Oggi

Trapani

Fermata dalla guardia costiera di Trapani nave, oltre 20 le irregolarità riscontrate

La nave, prima di riprendere il mare, dovrà rettificare tutte le irregolarità riscontrate **Trapani** - Fermo amministrativo per una nave battente bandiera di Antigua and Barbuda. I militari della guardia costiera di **Trapani** infatti, al termine di una certosina ispezione iniziata ieri mattina e conclusasi nella tarda serata hanno scoperto almeno 20 violazioni. A bordo della nave ha operato il team specializzato Port State Control della Capitaneria di **Porto** - Guardia Costiera di **Trapani**, sotto il coordinamento della Direzione marittima di Palermo. Alla fine la nave è stata trovata in condizioni notevolmente sotto gli standard previsti dalla normativa internazionale. La nave oggetto di fermo amministrativo è un'unità destinata al trasporto di merci generiche, di bandiera Antigua and Barbuda, lunga 85 metri ed avente stazza lorda di circa 2200 tonnellate di stazza lorda. Le irregolarità riscontrate Sin dall'inizio dell'ispezione, si sono scoperte irregolarità in materia di ship security, ciò a

portato gli ispettori a svolgere un'ispezione più approfondita, ampliando il controllo alle altre materie, sino a giungere, ad attività conclusa, a contare oltre 20 irregolarità. In particolare è stata rilevata, la scarsa padronanza nell'impiego di alcuni dispositivi di bordo destinati alla salvaguardia della vita umana in mare (tra cui il cosiddetto SART AIS, di cui è dotata la nave), una disattenta applicazione del management della sicurezza a bordo che ha dimostrato una diffusa scarsa manutenzione di equipaggiamenti, del battello d'emergenza e di vari apprestamenti di bordo nonché un'errata gestione dei rifiuti prodotti a bordo. Quest'ultimo elemento, costituendo una violazione della normativa comunitaria in materia di prevenzione dell'inquinamento marino, ha portato all'elevazione di una sanzione amministrativa da 3.333 euro in quanto le comunicazioni prima dell'ingresso in **porto** sui rifiuti prodotti dalla nave contenevano dati palesemente errati. Si tratta del secondo fermo amministrativo al **porto** di **Trapani**. Il provvedimento di fermo amministrativo, il secondo di quest'anno per il **porto** di **Trapani**, è scattato dopo un'attenta ispezione durata sino al pomeriggio inoltrato. Le attività ispettive, come quella svolta ieri, sulle navi che scalano il **porto** trapanese sono periodicamente eseguite da una selezionata aliquota di militari della Guardia Costiera in possesso di particolari competenze, attribuite a seguito di un duro percorso di studi di livello nazionale ed internazionale. Perché i controlli Tale attività è essenziale affinché i traffici marittimi siano effettuati nel rispetto degli standard previsti ed il team specializzato della Guardia Costiera di **Trapani** continuerà ad effettuare un controllo sistematico sulle navi in arrivo al **porto** al fine che siano rispettate tutte le normative tese a garantire la salvaguardia della vita umana in mare e la tutela dell'ambiente marino.



Trapani Oggi

Trapani

Sicilia tra le regioni italiane in cui l'economia del mare ha il peso più rilevante sull'economia complessiva

102 mila occupati e 29.561 imprese: al "Seacily" di Castellammare del Golfo i dati del Report "Economia del Mare Sicilia 2025" dell'Osservatorio nazionale Centro Studi Tagliacarne. È quanto emerge dal Report "Economia del Mare Sicilia 2025", realizzato dall'Osservatorio nazionale sull'Economia del Mare - OsseMare del Centro Studi Tagliacarne - Unioncamere, presentato in mattinata nell'ambito dell'ottava Seacily, il Salone della nautica di Sicilia, in corso nel **porto** di Castellammare del Golfo, organizzato in esclusiva da "Rete Nautica del Mediterraneo", su incarico di "Assonautica Palermo". L'appuntamento, ormai punto di riferimento per il comparto nautico nel Mediterraneo, propone fino a domenica prossima esposizioni, convegni, innovazione, prove in mare, attività educative e networking tra operatori del settore. In esposizione oltre 50 imbarcazioni, marchi di primo piano della nautica, tecnologie d'avanguardia, un villaggio con stand tematici, simulatori di vela e l'emblematica esposizione delle "barche della legalità" della Lega Navale Italiana. Il sistema marittimo regionale, che comprende pesca, cantieristica, logistica portuale, turismo costiero e servizi ambientali, genera un

valore totale della filiera del mare 17,4 miliardi di euro di valore aggiunto, pari al 17,6% del totale dell'economia regionale di cui 5,9 miliardi di euro di valore aggiunto diretto. L'economia del mare siciliana conta oltre 102 mila occupati e 29.561 imprese, pari al 6,4% del totale delle imprese dell'isola. Secondo il report dell'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare - OsseMare, l'economia del mare rappresenta un motore strategico per la crescita e la coesione territoriale e, in Sicilia, si configura come un ecosistema produttivo in grado di moltiplicare per 1,9 ogni euro generato in valore aggiunto diretto, rispetto a una media nazionale di 1,8. I principali indicatori regionali mostrano una crescita sostenuta: il valore aggiunto diretto segna un incremento del 16,9%, l'occupazione cresce del 4,9% e il numero di imprese aumenta del 3,2%. I settori più rilevanti per la creazione di valore sono i servizi di alloggio e ristorazione, che rappresentano il 36,5% del valore aggiunto complessivo, la movimentazione di merci e passeggeri via mare (32,8%) e la cantieristica navale insieme alle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale (8,5% ciascuna). Seguono la filiera ittica con il 7% e le attività sportive e ricreative con il 6,3%. La "Blue Economy" è fortemente concentrata nelle aree costiere, che in Sicilia comprendono 192 comuni, di cui 123 litoranei e 69 prossimi al mare. In queste aree si produce il 78,2% del valore aggiunto complessivo regionale e risiede il 73,5% della popolazione dell'isola. Sul piano provinciale, Palermo guida la classifica con il 37,5% del valore aggiunto regionale, pari a circa 2,23 miliardi di euro, seguita da Catania con il 17,5% (circa 1,04 miliardi) e Messina con il 16,1% (circa 958 milioni). Seguono Siracusa con il 9,2%, Trapani con l'8,1%, Ragusa con il 5,5% e Agrigento con il 5%. Palermo si colloca



Trapani Oggi

Trapani

inoltre al sesto posto tra le province italiane per numero di imprese blu, mentre Messina è al decimo posto nazionale. Tra il 2019 e il 2024 la base imprenditoriale dell'economia del mare in Sicilia è aumentata di quasi 4.000 unità, trainata soprattutto dai settori del turismo marittimo e costiero. Le imprese femminili rappresentano il 24,2% del totale, a fronte di una media nazionale del 22,6%, e crescono del 20,1% nel quinquennio. Le imprese straniere incidono per il 4,7% e aumentano del 35,7%, mentre le imprese giovanili rappresentano il 10,2% del totale, con una lieve riduzione rispetto al 2019. "Con un'incidenza del 6% sul valore aggiunto e del 6,4% sulle imprese, la Sicilia si colloca tra le regioni leader della Blue Economy insieme con Campania, Lazio e Sardegna, confermandosi ponte strategico del Mediterraneo e laboratorio di sperimentazione per le politiche di sostenibilità, innovazione e turismo marittimo", ha sottolineato Antonello Testa, coordinatore dell'Osservatorio nazionale sull'Economia del Mare - Osse mare, collegato da remoto per la presentazione del report.

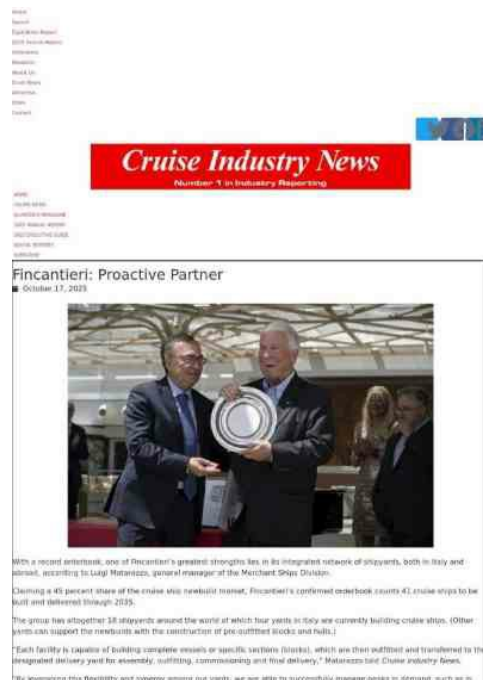
Panaro, mercato mondiale container cresce nonostante geopolitica

Nel 2024 +7% e 47 **porti** superano il milione di teu movimentati. Il mercato mondiale dei container continua a crescere e nel 2024 ha registrato il tasso di crescita più elevato del decennio, +7,4%, con 932 milioni di teus movimentati. Quarantasette **porti** hanno movimentato almeno un milione di teu dai 42 dell'anno precedente. "Il 7% può sembrare poco ma guardando ai volumi vuol dire che raggiungeremo nel 2029 un miliardo di movimenti. E' la riprova che il momento geopolitico difficile non va a influenzare le dinamiche del commercio internazionale se non in termini di "disruption logistiche". Cioè si possono allungare le rotte, si possono creare nuove destinazioni, ridefinire i modelli commerciali, però la domanda complessiva di container non cambia, anzi cresce". Lo ha detto Alessandro Panaro, capo servizio maritime & energy di Srm, centro studi e ricerche collegato al gruppo Intesa Sanpaolo presentando a Genova, nell'ultimo giorno della Genoa Shipping week, l'analisi su "I grandi scenari dei container: i nuovi mercati". Lo studio evidenzia anche che l'Asia si conferma l'area a maggiore concentrazione di movimentazione portuale dei container.



Fincantieri: Proactive Partner

With a record orderbook, one of Fincantieri's greatest strengths lies in its integrated network of shipyards, both in Italy and abroad, according to Luigi Matarazzo, general manager of the Merchant Ships Division. Claiming a 45 percent share of the cruise ship newbuild market, Fincantieri's confirmed orderbook counts 41 cruise ships to be built and delivered through 2035. The group has altogether 18 shipyards around the world of which four yards in Italy are currently building cruise ships. (Other yards can support the newbuilds with the construction of pre-outfitted blocks and hulls.) 'Each facility is capable of building complete vessels or specific sections (blocks), which are then outfitted and transferred to the designated delivery yard for assembly, outfitting, commissioning and final delivery,' Matarazzo told Cruise Industry News. 'By leveraging this flexibility and synergy among our yards, we are able to successfully manage peaks in demand, such as in 2030, when four cruise ship deliveries are scheduled.' (That will go to six with the new contracts for Marella and AIDA.) Also, to handle the workload, Matarazzo said that significant investments have been and are being made across all of the group's shipyards. 'The most notable recent investments include the expansion of the Sestri Ponente yard (Genoa) and the upgrade of plants and capacity at Monfalcone, in preparation for the next generation of vessels that will far exceed 200,000 tons,' he said. 'In parallel, we are modernizing docks, cranes and workshops, and introducing advanced digital shipbuilding tools, such as 3D modeling, digital twins, and integrated planning platforms, which allow more efficient coordination across the network. 'We also cooperate with key suppliers to jointly develop green technologies,' he added. 'Through this approach, we have been able, for example, to develop a ship (for Viking) scheduled for delivery in 2026, which will feature the most powerful and most advanced hydrogen-powered fuel cell plant. The ship will be able to stay in port and to sail at reduced speed with no emissions, relying entirely on hydrogen-produced energy.' Matarazzo explained that Fincantieri is actively collaborating with multiple suppliers to promote the scalability of fuel cell technology, aiming to develop larger units capable of delivering higher power output. However, for larger cruise vessels, conventional engines will likely remain the powerplant for the foreseeable future, he said, possibly in combination with fuel cells to reduce emissions and improve efficiency. In the relative near term, he added that Fincantieri also sees promising potential in carbon capture systems onboard ships. Fincantieri is targeting to achieve net zero emissions by 2035, anticipating the IMO's 2050 objective. This commitment requires more than technological innovation, according to Matarazzo, who said it also demands the development of a complete ecosystem of stakeholders. Central to this is the industrial production of green fuels, such as LNG, methanol and hydrogen, which



must become widely available and economically viable to support large-scale maritime adoption. Equally important is the electrification of port infrastructure, enabling vessels to connect to shore power and reduce emissions during port stays. Ultimately, Matarazzo said he sees Fincantieri as a true future-proof laboratory for cruise ships; an environment where innovation is not only encouraged but systematically developed and tested well ahead of market readiness. Image: Luigi Matarazzo, general manager of Fincantieri's Merchant Ships Division, and Torstein Hagen, chairman of Viking, at the delivery of the Viking Vesta at the Ancona shipyard Excerpt from the Cruise Industry News Quarterly Magazine Fall 2025

Genoa Shipping Week: Assocostieri presenta studio su competitività del settore nazionale del bunkeraggio

(FERPRESS) Genova, 17 OTT La decarbonizzazione del settore marittimo è stata al centro della sessione New frontiers in green **shipping** technologies Decarbonization and energy efficiency di Port&ShippingTech, svoltasi questa mattina al Centro Congressi del Porto Antico di Genova nell'ambito della settima edizione della Genoa **Shipping** Week (13-18 ottobre 2025). L'evento ha riunito operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Moderata da Daniele Testi (Presidente SOS LOGistica e CEO di Piano 23), la tavola rotonda ha visto la partecipazione di esperti del settore, tra cui Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri, con un intervento dal titolo Logistica energetica e combustibili alternativi per il settore marittimo. Tra i principali argomenti trattati: evoluzione delle regole e tempistiche IMO; tassonomie europee e classificazione dei cluster tecnologici; obiettivi europei per la carbon neutrality; percorsi tecnologici per la decarbonizzazione nel breve e medio termine; il vento come sistema di propulsione; soluzioni non propulsive per l'efficienza energetica; la nave come sistema energetico. Negli ultimi anni il quadro legislativo europeo e internazionale ha fissato obiettivi di decarbonizzazione molto sfidanti per il settore marittimo ha dichiarato Soria. Se il trasporto marittimo fosse uno Stato, sarebbe il sesto emettitore mondiale di CO₂: pur rappresentando circa il 3% delle emissioni globali, movimentando oltre il 90% delle merci mondiali e assorbe più del 6% della domanda globale di petrolio e prodotti petroliferi. Soria ha richiamato l'attenzione sulle novità normative in corso: il dibattito UE sul Net Zero Framework e le proposte emerse in sede IMO (MEPC 83) che prevedono limiti di riduzione dell'8% e del 21% entro il 2030 calcolati in ottica life cycle mediante indicatori quali la GHG Fuel Intensity. A livello europeo, la FuelEU Maritime fissa obiettivi di riduzione delle emissioni (2% nel 2025, 6% entro il 2030 e 80% entro il 2050) e introduce requisiti di rinnovabili nei combustibili marittimi, in parte correlati alla RED III. Soria ha inoltre ricordato l'approvazione, in Consiglio dei Ministri, dello schema di decreto legislativo di recepimento della RED III, ora in attesa del parere parlamentare. La direttiva mira a portare la quota di energia da fonti rinnovabili nel trasporto marittimo al 29% entro il 2030. Assocostieri ha segnalato la necessità che il bunkeraggio marittimo internazionale venga esentato dall'obbligo di biocarburanti. La proposta sarà valutata tramite uno specifico decreto MASE nel 2026. A supporto di queste valutazioni Assocostieri presenterà a breve uno studio sulla competitività del settore nazionale del bunkeraggio realizzato con Nomisma Energia. Soria ha illustrato le potenzialità del GNL e dei suoi derivati: riduzioni significative di emissioni (circa -25% CO₂, -90% NO_x, -100% SO_x e -100% particolato) e la prospettiva del bioGNL, che può offrire riduzioni nette fino al -120%. Tuttavia, i dati di consumo italiano mostrano un uso ancora limitato del bunkeraggio nei porti nazionali: la



maggior parte dei rifornimenti è ancora basata su marine diesel e fuel oil, con segnali di crescita solo timida per HVO, biodiesel e GNL (da 6.000 t nel 2021 a 3.000 t nel 2024, con aspettative di aumento nel 2025). Lo studio Assocostieri-Nomisma Energia dimostra che l'Italia è tra gli ultimi Paesi europei per volumi di bunkeraggio, comparabile a Malta e appena sopra Grecia e Turchia. Abbiamo fatto passi avanti sulla logistica del GNL ha osservato Soria, con linee guida predisposte dal MIT, dalla Capitaneria e da Assocostieri, ma per sviluppare una vera filiera dei nuovi combustibili alternativi (oggi GNL, domani metanolo, che potrebbe rappresentare circa il 20% degli ordini entro il 2030) servono interventi sia regolatori sia operativi a livello locale: occorre favorire uno sviluppo dal basso nei singoli porti per rendere possibili le operazioni commerciali. Tra le proposte presentate: rendere possibile l'utilizzo delle bettoline come depositi galleggianti per combustibili alternativi, funzione oggi non prevista per gli oli minerali ma ritenuta strategica per accelerare la diffusione del bunkeraggio alternativo nei porti italiani.

Il Nautilus

Focus

Decarbonizzazione, Assocostieri: GNL, metanolo e bettoline per rilanciare i porti italiani

Genova - La decarbonizzazione del settore marittimo è stata al centro della sessione "New frontiers in green shipping technologies - Decarbonization and energy efficiency" di Port&ShippingTech, svoltasi questa mattina al Centro Congressi del Porto Antico di **Genova** nell'ambito della settima edizione della Genoa Shipping Week (13-18 ottobre 2025). L'evento ha riunito operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Moderata da Daniele Testi (Presidente SOS LOGistica e CEO di Piano 23), la tavola rotonda ha visto la partecipazione di esperti del settore, tra cui Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri, con un intervento dal titolo "Logistica energetica e combustibili alternativi per il settore marittimo". Tra i principali argomenti trattati: evoluzione delle regole e tempistiche IMO; tassonomie europee e classificazione dei cluster tecnologici; obiettivi europei per la carbon neutrality; percorsi tecnologici per la decarbonizzazione nel breve e medio termine; il vento come sistema di propulsione; soluzioni non propulsive per l'efficienza energetica; la nave come sistema energetico. "Negli ultimi anni il quadro legislativo europeo e internazionale ha fissato obiettivi di decarbonizzazione molto sfidanti per il settore marittimo - ha dichiarato Soria -. Se il trasporto marittimo fosse uno Stato, sarebbe il sesto emettitore mondiale di CO₂: pur rappresentando circa il 3% delle emissioni globali, movimentata oltre il 90% delle merci mondiali e assorbe più del 6% della domanda globale di petrolio e prodotti petroliferi". Soria ha richiamato l'attenzione sulle novità normative in corso: il dibattito UE sul Net Zero Framework e le proposte emerse in sede IMO (MEPC 83) che prevedono limiti di riduzione dell'8% e del 21% entro il 2030 calcolati in ottica life cycle mediante indicatori quali la GHG Fuel Intensity. A livello europeo, la FuelEU Maritime fissa obiettivi di riduzione delle emissioni (2% nel 2025, 6% entro il 2030 e 80% entro il 2050) e introduce requisiti di rinnovabili nei combustibili marittimi, in parte correlati alla RED III. Soria ha inoltre ricordato l'approvazione, in Consiglio dei Ministri, dello schema di decreto legislativo di recepimento della RED III, ora in attesa del parere parlamentare. La direttiva mira a portare la quota di energia da fonti rinnovabili nel trasporto marittimo al 29% entro il 2030. Assocostieri ha segnalato la necessità che il bunkeraggio marittimo internazionale venga esentato dall'obbligo di biocarburanti. La proposta sarà valutata tramite uno specifico decreto MASE nel 2026. A supporto di queste valutazioni Assocostieri presenterà a breve uno studio sulla competitività del settore nazionale del bunkeraggio realizzato con Nomisma Energia. Soria ha illustrato le potenzialità del GNL e dei suoi derivati: riduzioni significative di emissioni (circa -25% CO₂, -90% NO_x, -100% SO_x e -100% particolato) e la prospettiva del bioGNL, che può offrire riduzioni nette fino al -120%. Tuttavia, i dati di consumo italiano mostrano un uso ancora limitato



Genova - La decarbonizzazione del settore marittimo è stata al centro della sessione "New frontiers in green shipping technologies - Decarbonization and energy efficiency" di Port&ShippingTech, svoltasi questa mattina al Centro Congressi del Porto Antico di Genova nell'ambito della settima edizione della Genoa Shipping Week (13-18 ottobre 2025). L'evento ha riunito operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Moderata da Daniele Testi (Presidente SOS LOGistica e CEO di Piano 23), la tavola rotonda ha visto la partecipazione di esperti del settore, tra cui Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri, con un intervento dal titolo "Logistica energetica e combustibili alternativi per il settore marittimo". Tra i principali argomenti trattati: evoluzione delle regole e tempistiche IMO; tassonomie europee e classificazione dei cluster tecnologici; obiettivi europei per la carbon neutrality; percorsi tecnologici per la decarbonizzazione nel breve e medio termine; il vento come sistema di propulsione; soluzioni non propulsive per l'efficienza energetica; la nave come sistema energetico. "Negli ultimi anni il quadro legislativo europeo e internazionale ha fissato obiettivi di decarbonizzazione molto sfidanti per il settore marittimo - ha dichiarato Soria -. Se il trasporto marittimo fosse uno Stato, sarebbe il sesto emettitore mondiale di CO₂: pur rappresentando circa il 3% delle emissioni globali, movimentata oltre il 90% delle merci mondiali e assorbe più del 6% della domanda globale di petrolio e prodotti petroliferi". Soria ha richiamato l'attenzione sulle novità normative in corso: il dibattito UE sul Net Zero Framework e le proposte emerse in sede IMO (MEPC 83) che prevedono limiti di riduzione dell'8% e del 21% entro il 2030 calcolati in ottica life cycle mediante indicatori quali la GHG Fuel Intensity. A livello europeo, la FuelEU Maritime fissa obiettivi di riduzione delle emissioni (2% nel 2025, 6% entro il 2030 e 80% entro il 2050) e introduce requisiti di

Il Nautilus

Focus

del bunkeraggio nei porti nazionali: la maggior parte dei rifornimenti è ancora basata su marine diesel e fuel oil, con segnali di crescita solo timida per HVO, biodiesel e GNL (da 6.000 t nel 2021 a 3.000 t nel 2024, con aspettative di aumento nel 2025). Lo studio Assocostieri-Nomisma Energia dimostra che l'Italia è tra gli ultimi Paesi europei per volumi di bunkeraggio, comparabile a Malta e appena sopra Grecia e Turchia. "Abbiamo fatto passi avanti sulla logistica del GNL - ha osservato Soria -, con linee guida predisposte dal MIT, dalla Capitaneria e da Assocostieri, ma per sviluppare una vera filiera dei nuovi combustibili alternativi (oggi GNL, domani metanolo, che potrebbe rappresentare circa il 20% degli ordini entro il 2030) servono interventi sia regolatori sia operativi a livello locale: occorre favorire uno sviluppo 'dal basso' nei singoli porti per rendere possibili le operazioni commerciali". Tra le proposte presentate: rendere possibile l'utilizzo delle bettoline come depositi galleggianti per combustibili alternativi, funzione oggi non prevista per gli oli minerali ma ritenuta strategica per accelerare la diffusione del bunkeraggio alternativo nei porti italiani.

Informare

Focus

ESPO, bene il riconoscimento del Parlamento UE del ruolo dei porti nel rafforzamento della mobilità e resilienza militare

Ryckbost: ci auguriamo che questi punti trovino riscontro nel testo di compromesso finale. L'associazione dei **porti** europei ha manifestato favore per il riconoscimento da parte del Parlamento europeo dell'essenziale ruolo dei **porti** nel rafforzamento della mobilità e della resilienza militare espresso nella relazione d'iniziativa del Parlamento sulla mobilità militare che è stata discussa lunedì scorso durante una riunione congiunta della Commissione per la Sicurezza e la Difesa (SEDE) e della Commissione per i Trasporti e il Turismo (TRAN) del Parlamento. «Rileviamo in Parlamento - ha commentato la segretaria generale dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), Isabelle Ryckbost - una profonda comprensione e un forte sostegno per l'importante e strategico ruolo che i **porti** possono svolgere nel migliorare la mobilità, la preparazione e la resilienza militare in Europa, nonché per le sfide e le esigenze che derivano dall'assunzione di tale ruolo. Ci auguriamo che questi punti trovino riscontro nel testo di compromesso finale. Auspichiamo inoltre che questa relazione venga attentamente considerata nell'elaborazione e nell'attuazione del prossimo pacchetto e delle relative misure sulla mobilità militare». ESPO, in particolare, ha espresso apprezzamento per gli emendamenti volti a sottolineare ulteriormente il ruolo strategico chiave dei **porti** nei corridoi di mobilità militare, a sostenere finanziamenti dedicati del Meccanismo per Collegare l'Europa (CEF) per i **porti** marittimi, ad istituire un dialogo permanente tra **porti** e forze armate, a riconoscere il ruolo civile dei **porti** nelle catene di approvvigionamento e nel commercio e la necessità di garantire la continuità operativa, a garantire la protezione dei **porti** dalle minacce fisiche e ibride, a riconoscere i limiti di spazio e la necessità di zone cuscinetto nei **porti**, nonché la necessità di spazio sufficiente per progetti energetici all'interno dei **porti**, a delineare in modo esaustivo gli investimenti nei **porti** che dovrebbero essere considerati a duplice uso e ad affrontare la necessità che la NATO e le autorità militari consultino tempestivamente i **porti**. L'associazione ha ricordato che nelle prossime settimane l'attenzione sarà rivolta alla finalizzazione degli emendamenti di compromesso al progetto di relazione del Parlamento europeo e che una riunione di follow-up delle commissioni TRAN-SEDE è prevista per il due dicembre.



Ryckbost: ci auguriamo che questi punti trovino riscontro nel testo di compromesso finale. L'associazione dei porti europei ha manifestato favore per il riconoscimento da parte del Parlamento europeo dell'essenziale ruolo dei porti nel rafforzamento della mobilità e della resilienza militare espresso nella relazione d'iniziativa del Parlamento sulla mobilità militare che è stata discussa lunedì scorso durante una riunione congiunta della Commissione per la Sicurezza e la Difesa (SEDE) e della Commissione per i Trasporti e il Turismo (TRAN) del Parlamento. «Rileviamo in Parlamento - ha commentato la segretaria generale dell'European Sea Ports Organisation (ESPO), Isabelle Ryckbost - una profonda comprensione e un forte sostegno per l'importante e strategico ruolo che i porti possono svolgere nel migliorare la mobilità, la preparazione e la resilienza militare in Europa, nonché per le sfide e le esigenze che derivano dall'assunzione di tale ruolo. Ci auguriamo che questi punti trovino riscontro nel testo di compromesso finale. Auspichiamo inoltre che questa relazione venga attentamente considerata nell'elaborazione e nell'attuazione del prossimo pacchetto e delle relative misure sulla mobilità militare». ESPO, in particolare, ha espresso apprezzamento per gli emendamenti volti a sottolineare ulteriormente il ruolo strategico chiave dei porti nei corridoi di mobilità militare, a sostenere finanziamenti dedicati del Meccanismo per Collegare l'Europa (CEF) per i porti marittimi, ad istituire un dialogo permanente tra porti e forze armate, a riconoscere il ruolo civile dei porti nelle catene di approvvigionamento e nel commercio e la necessità di garantire la continuità operativa, a garantire la protezione dei porti dalle minacce fisiche e ibride, a riconoscere i limiti di spazio e la necessità di zone cuscinetto nei porti, nonché la necessità di spazio sufficiente per progetti energetici all'interno dei porti, a delineare in modo esaustivo gli investimenti nei porti che dovrebbero essere considerati a

MARE, PORTI E LOGISTICA APERTA LA CACCIA AI GIOVANI

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".

Informatore Navale

MARE, PORTI E LOGISTICA APERTA LA CACCIA AI GIOVANI

10/17/2025 16:34

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".

Informatore Navale

Focus

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

. 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 ha stroncato quella che negli ultimi mesi 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.



Informazioni Marittime

Focus

Porti italiani, Uiltrasporti: "Preoccupati da una nuova riforma"

L'organizzazione sindacale commenta le ultime dichiarazioni apparse nei giorni scorsi sulla stampa circa l'imminente provvedimento legislativo "La riforma portuale di cui si parla soprattutto negli ultimi giorni potrebbe avere risvolti negativi che ci preoccupano molto". Così in una nota la Uiltrasporti commenta le ultime dichiarazioni apparse nei giorni scorsi sulla stampa circa l'imminente riforma portuale. "Bisogna innanzitutto evitare che la misura snaturi completamente l'attuale assetto della legislazione portuale. L'impressione infatti è che si vada verso la creazione di inutili sovrastrutture burocratiche in nome di una razionalizzazione e un efficientamento dei **porti** che già a nostro avviso dovevano essere riguardati nella riforma della governance del 2016".

"Inoltre - prosegue la nota - è importante non distogliere risorse pubbliche per effettuare manutenzioni straordinarie oggi generalmente a carico dei concessionari e soprattutto non lasciare la porta aperta all'entrata di capitali privati proprio nella nuova "cabina di regia" nazionale che si vorrebbe creare con questa norma. Piuttosto sarebbe importante riprendere un sistema di cogestione pubblico/privato, quali appunto i comitati portuali, che siamo stati

costretti ad abbandonare, in nome di un presunto conflitto di interessi, dalla precedente riforma. Da ultimo - continua la Uiltrasporti - è fondamentale a nostro avviso non distogliere preziose risorse alle AdSP anche a scapito degli incentivi al pensionamento previsti dal comma 15 bis articolo 17 della legge 84/94 e conseguentemente a danno dell'attivazione del fondo per l'incentivazione all'esodo dei portuali a cui stiamo lavorando per presentare una nuova proposta attuativa. I **porti** - conclude la nota della Uiltrasporti - sono il motore dello sviluppo economico del nostro Paese in quanto rappresentano il primo anello della catena logistica; dobbiamo garantire che la loro natura pubblica non venga messa a rischio e che in ogni caso non venga bypassato dalla riforma il suo corretto iter parlamentare".

Condividi Tag **porti** lavoro portuale Articoli correlati.



Mancano lavoratori, i mestieri del mare a caccia di giovani

Iniziativa di Assagenti per parlare a 700 giovani dal fronte del porto **GENOVA**. In tutte le principali città di mare l'economia del mare ha «tutte le caratteristiche e le potenzialità per diventare un polo di sviluppo dell'occupazione giovanile» ma anche di suscitare negli under 30 l'attenzione per farne qualcosa sul quale scommettere un (bel) pezzo della propria vita. Lo si è visto all'iniziativa organizzata a **Genova** da Assagenti e da Consorzio Global all'interno del contenitore della "Genoa Shipping Week". potrebbe essere sintetizzato in questo numero. Protagonisti, come dicono i promotori della manifestazione, «settecento giovani in cerca d'autore su un palcoscenico di mare»: gran parte di loro provenienti dall'Istituto Nautico San Giorgio, dall'Accademia Italiana Marina Mercantile e dall'Università di **Genova**. È emerso che, in effetti, «in alcuni settori e per numerose figure professionali», proprio all'interno della filiera marittima, si registra - come viene messo in risalto - «una carenza di occupati e quindi uno squilibrio fra l'offerta di lavoro delle aziende e la domanda di occupazione». Il convegno dal titolo "Il futuro dei giovani tra mare e logistica" ha fatto rilevare come la blue economy, così come l'intero comparto logistico che su porti e trasporti marittimi fa perno, continuano a registrare «una crescita a dir poco arretrante, con la capacità anche di creare sempre nuove figure e sempre nuove esigenze professionali». Con una citazione per tutte, quella di Filippo Gallo, ex presidente di Assagenti e presidente di Cisco: «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"» (cit. Raf e Umberto Tozzi).



In arrivo la riforma: farà nascere la super Authority dei "Porti d'Italia"

Società di diritto privato ma in mani 100% pubbliche: i ministeri delle infrastrutture e dell'economia ROMA. Sta per arrivare, finalmente, la tanto attesa riforma portuale. A firma del viceministro del ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Edoardo Rixi, segnerà la nascita di una "super Authority", una società di diritto privato ma a capitale interamente in mano ai due ministeri: infrastrutture e trasporti insieme a economia e finanze. Si chiamerà "Porti d'Italia" e avrà il compito di «promuovere e sviluppare» la rete italiana dei porti indirizzando i finanziamenti dello Stato per le infrastrutture portuali. La società, esclusivamente pubblica (paritetica tra i due ministeri, infrastrutture-trasporti e economia-finanze) avrà un capitale iniziale di 500 milioni e un consiglio d'amministrazione di 5 membri presieduto da quello designato dalla presidenza del consiglio. Gli altri quattro spettano alla pari ai ministeri delle infrastrutture e dell'economia. Secondo Rixi questo controllo unificato nella "Porti d'Italia" dovrà evitare le attuali lungaggini burocratiche e gli attuali frequenti bracci di ferro tra i vari ministeri: coordinando finalmente la nascita e lo sviluppo delle grandi infrastrutture, oggi spesso duplicate anche tra scali vicini in un contesto di concorrenza tra di essi inutile se non addirittura lesiva. A.F.



Riforma dei porti: "prossima" per Salvini che risponde al Question time

ROMA - La prossima riforma portuale è stata al centro del Question time di ieri in Senato con l'interrogazione al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini da parte del senatore Etelwardo Sigismondi. La richiesta era di conoscere tempi, obiettivi e principi ispiratori in considerazione dell'importanza del ruolo dei porti del nostro Paese all'interno del Mediterraneo. Un patrimonio di fondamentale importanza per la competitività produttiva, logistica ed economica nazionale ma anche per turismo crocieristico e diporto, senza dimenticare l'aspetto energetico con i rifornimenti e le esportazioni di petrolio essenziali anche per la sicurezza nazionale. La riforma è attesa ormai da molti mesi, con blocchi che hanno rimandato continuamente l'avvio effettivo. Una delle ultime dichiarazioni del ministro Salvini è che l'iter dovrebbe concludersi entro l'inizio del prossimo anno. Al centro è stata da sempre richiesta una semplificazione delle procedure e una loro omogeneizzazione, cosa che dovrebbe aver trovato riscontro positivo nel prossimo documento che darà le linee guida alle Autorità di Sistema portuali italiane che troveranno facilitazioni in una regia unica per gli investimenti. La risposta del ministro Salvini "La portualità italiana -ha risposto il ministro- rappresenta una leva fondamentale per la competitività del nostro paese, nonostante negli ultimi anni pandemia, crisi del Mar Rosso, incremento dei costi ambientali hanno inciso negativamente sui flussi commerciali a livello planetario". Per dare un'idea del peso dell'Italia a livello europeo, il ministro cita alcuni dati sulla movimentazione nei porti italiani nel 2024: 12 milioni di TEU, rispetto ai 13,4 milioni del solo porto di Rotterdam. "È evidente, quindi, che per rilanciare la competitività del nostro sistema portuale logistico serve un intervento ambizioso. Ascoltando gli operatori del settore, le Autorità portuali e le amministrazioni competenti, abbiamo predisposto il testo di una riforma della legge quadro del settore che è del 1994. Ovviamente è cambiato il mondo in questi 30 anni." La nuova normativa si pone come primo obiettivo quello di "configurare una rete portuale nazionale, capace di superare le frammentazioni interne, fermo restando il forte radicamento delle Autorità di Sistema portuale sul territorio che non è in discussione". In secondo luogo, spiega il ministro serve semplificare le procedure burocratiche a partire da quelle per l'adozione dei piani regolatori che spesso costituiscono un ostacolo alla relazione di interventi come i dragaggi "essenziali per promuovere l'accessibilità stessa dei porti". "In terzo luogo -aggiunge- dobbiamo rilanciare una visione integrata alla 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 non dà tempi certi o specifici ma conferma che il testo "risultato di una piena sinergia con il Ministero dell'Economia e delle Finanze è in attesa delle ultime verifiche tecniche



Messaggero Marittimo

Focus

da parte delle competenti amministrazioni". Un lavoro che in buona parte è stato portato avanti dal viceministro Edoardo Rixi. "Contestualmente -chiude Salvini rispondendo al senatore- 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. Confido che tale riforma, in conclusione, possa contare sul sostegno di tutte le forze parlamentari che hanno contribuito alla nomina dei presidenti e dei commissari di tutte le Autorità portuali, nella consapevolezza che la modernizzazione del sistema portuale italiano è una leva strategica per la crescita economica dell'intero paese."

Rixi: "Presidenti AdSp la prossima settimana. Riforma portuale a Primavera"

GENOVA "Dalla prossima settimana procederemo alla nomina di tre presidenti di Autorità portuale alla settimana". Lo ha annunciato, confermando le indiscrezioni degli ultimi giorni, lo stesso viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, intervenuto in occasione dell'evento Port&Shipping Tech, nell'ambito della Genoa Shipping Week. Il viceministro ha spiegato che il governo intende così superare la lunga fase di commissariamento che interessa molti scali italiani: "Abbiamo tanti porti commissariati ormai da troppo tempo ha detto ed è giunto il momento di andare avanti. Abbiamo individuato commissari che diventeranno anche presidenti, per garantire continuità gestionale e non bloccare gli investimenti, soprattutto quelli legati al PNRR, che devono essere rendicontati entro il 2026". Rixi ha quindi sottolineato l'importanza di dare al sistema portuale "una prospettiva non a mesi, ma a anni", ricordando come la piena operatività degli enti portuali sia condizione essenziale per completare i progetti in corso e pianificare il futuro. Parallelamente, prosegue l'iter della riforma della governance portuale, su cui il ministero guidato da Matteo Salvini punta a chiudere entro la prossima primavera. "È un tema strutturale per il Paese ha spiegato Rixi necessario per offrire un sistema portuale competitivo anche rispetto ai mercati esteri. Serve procedere rapidamente e con tempi certi: vogliamo che la discussione in Parlamento si concluda entro la primavera, così da avere il tempo di ristrutturare l'intero sistema prima delle prossime elezioni politiche". Il viceministro ha infine precisato che il testo della riforma è "in attesa della bollinatura del Ministero dell'Economia e delle Finanze". "Attendiamo fiduciosi ha concluso perché il Paese ha bisogno di certezze e di una visione di lungo periodo per la portualità". I lavori della prima giornata di conferenza internazionale su shipping, economia del mare e portualità al Centro Congressi del Porto Antico è stata chiusa proprio da Rixi. Nel corso del convegno di Assiterminal 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.



Una tecnologia che metta l'uomo al centro

GENOVA - Tecnologia applicata a porti e shipping ma con le persone al centro. È quello che ci presenta a margine dell'evento di Genova Genoa Shipping Week Stefano de Rubertis, Senior Director BIP Group: "La tecnologia nel mondo dei porti e dello shipping è qualcosa di assolutamente attuale e centrale. Quello che offriamo è un framework di nove elementi, tra cui quello della cybersecurity, che metta l'uomo al centro con la sua capacità critica come aspetto centrale". Si punta a distribuire e permettere a tutte le imprese del comparto, e a tutta la filiera di ottenere dei benefici dalla tecnologia, ma non più "come punto da gestire localmente in modo esclusivo, ma a un livello più alto per poter riverberare quei benefici su tutto il distretto, sui porti, sui retroporti, fino a l'origine della supply chain, quindi fino alle imprese produttrici".

Messaggero Marittimo.it



Una tecnologia che metta l'uomo al centro

GENOVA - Tecnologia applicata a porti e shipping ma con le persone al centro. È quello che ci presenta a margine dell'evento di Genova **Genoa Shipping Week Stefano de Rubertis**, Senior Director BIP Group: "La tecnologia nel mondo dei porti e dello shipping è qualcosa di assolutamente attuale e centrale. Quello che offriamo è un framework di nove elementi, tra cui quello della cybersecurity, che metta l'uomo al centro con la sua capacità critica come aspetto centrale". Si punta a distribuire e permettere a tutte le imprese del comparto, e a tutta la filiera di ottenere dei benefici dalla tecnologia, ma non più "come punto da gestire localmente in modo esclusivo, ma a un livello più alto per poter riverberare quei benefici su tutto il distretto, sui porti, sui retroporti, fino a l'origine della supply chain, quindi fino alle imprese produttrici".

LEGGI ANCHE
<https://www.messaggeromarittimo.it/2025/10/17/la-tecnologia-nel-mondo-dei-porti-e-dello-shipping-e-qualcosa-di-assolutamente-attuale-e-centrale/>

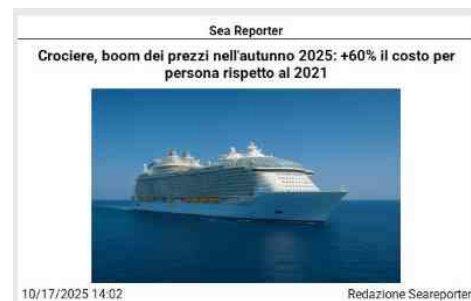
Il Messaggero Marittimo - 11 anni di storia di analisi, notizie e servizi online. Redazione: Via della Repubblica, 10 - 10121 Genova - Tel. 010/55111111 - Fax 010/55111111 - Email: info@messaggeromarittimo.it - Pagine Gialle: 010/55111111 - 010/55111111

Crociere, boom dei prezzi nell'autunno 2025: +60% il costo per persona rispetto al 2021

Ott 17, 2025 Genova - Il mercato crocieristico italiano registra una crescita record nei prezzi: il costo medio per persona raggiunge i 1.314 euro, con un incremento del 60% rispetto ai 819 euro del 2021. È quanto emerge dall'ultima analisi dell'Osservatorio Ticketcrociere, che monitora le tendenze e le preferenze dei crocieristi italiani per l'autunno 2025. La spesa media per prenotazione tocca quota 3.093 euro, segnando un aumento del 49% in quattro anni. Un trend che non si spiega solo con l'inflazione post-pandemica, ma riflette una profonda trasformazione qualitativa dell'offerta crocieristica.

«Stiamo assistendo a un vero e proprio upgrading del prodotto crocieristico - dichiara Nicola Lorusso, CEO di Taoticket, la società che promuove l'Osservatorio - Le compagnie investono in navi di ultima generazione con servizi premium, e i passeggeri sono disposti a spendere di più per esperienze sempre più curate e personalizzate». L'identikit del crocierista autunnale Le coppie continuano a dominare il panorama delle prenotazioni, rappresentando oltre il 50% dei viaggiatori, seguite dalle famiglie. I viaggiatori single rimangono una nicchia, mentre i gruppi organizzati sono marginali. Un

dato interessante emerge dall'analisi demografica: il mercato si conferma multigenerazionale, sfatando il mito del "crocierista anziano". Le fasce d'età 46-55 e 56-65 anni risultano le più attive, con una leggera prevalenza femminile. Mediterraneo Occidentale in testa, cresce il Sud Italia Il Mediterraneo Occidentale mantiene la leadership assoluta nelle preferenze degli italiani. L'itinerario Italia-Spagna-Francia guida la classifica, seguito dal percorso inverso Italia-Francia-Spagna. Al terzo posto si posiziona la rotta verso est Italia-Grecia-Turchia. Si nota l'emergere di itinerari multi-destinazione sempre più articolati, come Italia-Malta-Spagna-Francia e Italia-Francia-Spagna-Tunisia, che testimoniano una domanda crescente di esperienze variegate. Per quanto riguarda i **porti** di partenza, Genova mantiene il primato indiscusso, seguita da Civitavecchia. Ma il dato più significativo riguarda l'ascesa dei **porti** meridionali: Bari conquista il terzo posto con una crescita notevole, mentre Napoli e Palermo registrano incrementi significativi. Questo riequilibrio geografico risponde alla strategia delle compagnie di avvicinare i **porti** di partenza alle aree di residenza dei passeggeri. Cabine con balcone sempre più richieste Le preferenze per le sistemazioni a bordo evidenziano una clientela attenta al comfort: le cabine con balcone tallonano da vicino le tradizionali cabine interne nella distribuzione delle prenotazioni. Le suite, pur rimanendo un segmento di nicchia, mostrano una crescita costante che testimonia l'espansione della domanda luxury. Un mercato in trasformazione strutturale L'analisi storica 2021-2025 rivela che, dopo il boom post-pandemico del 2022-2023, il mercato italiano delle crociere è entrato in una fase di consolidamento maturo. Il numero di prenotazioni si è stabilizzato, ma il valore economico continua



Ott 17, 2025 Genova - Il mercato crocieristico italiano registra una crescita record nei prezzi: il costo medio per persona raggiunge i 1.314 euro, con un incremento del 60% rispetto ai 819 euro del 2021. È quanto emerge dall'ultima analisi dell'Osservatorio Ticketcrociere, che monitora le tendenze e le preferenze dei crocieristi italiani per l'autunno 2025. La spesa media per prenotazione tocca quota 3.093 euro, segnando un aumento del 49% in quattro anni. Un trend che non si spiega solo con l'inflazione post-pandemica, ma riflette una profonda trasformazione qualitativa dell'offerta crocieristica. «Stiamo assistendo a un vero e proprio upgrading del prodotto crocieristico - dichiara Nicola Lorusso, CEO di Taoticket, la società che promuove l'Osservatorio - Le compagnie investono in navi di ultima generazione con servizi premium, e i passeggeri sono disposti a spendere di più per esperienze sempre più curate e personalizzate». L'identikit del crocierista autunnale Le coppie continuano a dominare il panorama delle prenotazioni, rappresentando oltre il 50% dei viaggiatori, seguite dalle famiglie. I viaggiatori single rimangono una nicchia, mentre i gruppi organizzati sono marginali. Un dato interessante emerge dall'analisi demografica: il mercato si conferma multigenerazionale, sfatando il mito del "crocierista anziano". Le fasce d'età 46-55 e 56-65 anni risultano le più attive, con una leggera prevalenza femminile. Mediterraneo Occidentale in testa, cresce il Sud Italia Il Mediterraneo Occidentale mantiene la leadership assoluta nelle preferenze degli italiani. L'itinerario Italia-Spagna-Francia guida la classifica, seguito dal percorso inverso Italia-Francia-Spagna. Al terzo posto si posiziona la rotta verso est Italia-Grecia-Turchia. Si nota l'emergere di itinerari multi-destinazione sempre più articolati, come Italia-Malta-Spagna-Francia e Italia-Francia-Spagna-Tunisia, che testimoniano una domanda crescente di esperienze variegate. Per quanto riguarda i **porti** di partenza, Genova

Sea Reporter

Focus

a crescere grazie all'upgrading qualitativo dell'offerta. «La sfida per i prossimi anni sarà qualitativa piuttosto che quantitativa - prosegue Lorusso - Le compagnie dovranno attrarre nuovi segmenti di clientela, destagionalizzare i flussi e investire in sostenibilità ambientale per competere in un mercato globale sempre più esigente». Le regioni italiane e l'advanced booking L'Osservatorio rileva anche le tendenze regionali nelle prenotazioni anticipate, con la Liguria che guida la classifica nazionale, seguita da Lazio e Puglia. Un segnale positivo per il settore è l'aumento delle prenotazioni anticipate, che permettono ai viaggiatori di beneficiare di tariffe promozionali e maggiore disponibilità di scelta.

Decarbonizzazione, Assocostieri: GNL, metanolo e bettoline per rilanciare i porti italiani

Ott 17, 2025 Genova - La decarbonizzazione del settore marittimo è stata al centro della sessione "New frontiers in green shipping technologies - Decarbonization and energy efficiency" di Port&ShippingTech, svoltasi questa mattina al Centro Congressi del Porto Antico di Genova nell'ambito della settima edizione della Genoa Shipping Week (13-18 ottobre 2025). L'evento ha riunito operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Moderata da Daniele Testi (Presidente SOS LOGistica e CEO di Piano 23), la tavola rotonda ha visto la partecipazione di esperti del settore, tra cui Dario Soria Direttore Generale di Assocostieri, con un intervento dal titolo "Logistica energetica e combustibili alternativi per il settore marittimo". Tra i principali argomenti trattati: evoluzione delle regole e tempistiche IMO; tassonomie europee e classificazione dei cluster tecnologici; obiettivi europei per la carbon neutrality; percorsi tecnologici per la decarbonizzazione nel breve e medio termine; il vento come sistema di propulsione; soluzioni non propulsive per l'efficienza energetica; la nave come sistema energetico. "Negli ultimi anni il quadro legislativo europeo e internazionale ha fissato obiettivi di decarbonizzazione molto sfidanti per il settore marittimo - ha dichiarato Soria -. Se il trasporto marittimo fosse uno Stato, sarebbe il sesto emettitore mondiale di CO₂: pur rappresentando circa il 3% delle emissioni globali, movimentata oltre il 90% delle merci mondiali e assorbe più del 6% della domanda globale di petrolio e prodotti petroliferi". Soria ha richiamato l'attenzione sulle novità normative in corso: il dibattito UE sul Net Zero Framework e le proposte emerse in sede IMO (MEPC 83) che prevedono limiti di riduzione dell'8% e del 21% entro il 2030 calcolati in ottica life cycle mediante indicatori quali la GHG Fuel Intensity. A livello europeo, la FuelEU Maritime fissa obiettivi di riduzione delle emissioni (2% nel 2025, 6% entro il 2030 e 80% entro il 2050) e introduce requisiti di rinnovabili nei combustibili marittimi, in parte correlati alla RED III. Soria ha inoltre ricordato l'approvazione, in Consiglio dei Ministri, dello schema di decreto legislativo di recepimento della RED III, ora in attesa del parere parlamentare. La direttiva mira a portare la quota di energia da fonti rinnovabili nel trasporto marittimo al 29% entro il 2030. Assocostieri ha segnalato la necessità che il bunkeraggio marittimo internazionale venga esentato dall'obbligo di biocarburanti. La proposta sarà valutata tramite uno specifico decreto MASE nel 2026. A supporto di queste valutazioni Assocostieri presenterà a breve uno studio sulla competitività del settore nazionale del bunkeraggio realizzato con Nomisma Energia. Soria ha illustrato le potenzialità del GNL e dei suoi derivati: riduzioni significative di emissioni (circa -25% CO₂, -90% NO_x, -100% SO_x e -100% particolato) e la prospettiva del bioGNL, che può offrire riduzioni nette fino al -120%. Tuttavia, i dati di consumo italiano mostrano un uso ancora limitato



Ott 17, 2025 Genova - La decarbonizzazione del settore marittimo è stata al centro della sessione "New frontiers in green shipping technologies - Decarbonization and energy efficiency" di Port&ShippingTech, svoltasi questa mattina al Centro Congressi del Porto Antico di Genova nell'ambito della settima edizione della Genoa Shipping Week (13-18 ottobre 2025). L'evento ha riunito operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo. Moderata da Daniele Testi (Presidente SOS LOGistica e CEO di Piano 23), la tavola rotonda ha visto la partecipazione di esperti del settore, tra cui Dario Soria Direttore Generale di Assocostieri, con un intervento dal titolo "Logistica energetica e combustibili alternativi per il settore marittimo". Tra i principali argomenti trattati: evoluzione delle regole e tempistiche IMO; tassonomie europee e classificazione dei cluster tecnologici; obiettivi europei per la carbon neutrality; percorsi tecnologici per la decarbonizzazione nel breve e medio termine; il vento come sistema di propulsione; soluzioni non propulsive per l'efficienza energetica; la nave come sistema energetico. "Negli ultimi anni il quadro legislativo europeo e internazionale ha fissato obiettivi di decarbonizzazione molto sfidanti per il settore marittimo - ha dichiarato Soria -. Se il trasporto marittimo fosse uno Stato, sarebbe il sesto emettitore mondiale di CO₂: pur rappresentando circa il 3% delle emissioni globali, movimentata oltre il 90% delle merci mondiali e assorbe più del 6% della domanda globale di petrolio e prodotti petroliferi". Soria ha richiamato l'attenzione sulle novità normative in corso: il dibattito UE sul Net Zero Framework e le proposte emerse in sede IMO (MEPC 83) che prevedono limiti di riduzione dell'8% e del 21% entro il 2030 calcolati in ottica life cycle mediante indicatori quali la GHG Fuel Intensity. A livello europeo, la FuelEU Maritime fissa obiettivi di riduzione delle emissioni (2% nel 2025, 6% entro il 2030 e 80% entro il 2050) e introduce requisiti di

Sea Reporter

Focus

del bunkeraggio nei **porti** nazionali: la maggior parte dei rifornimenti è ancora basata su marine diesel e fuel oil, con segnali di crescita solo timida per HVO, biodiesel e GNL (da 6.000 t nel 2021 a 3.000 t nel 2024, con aspettative di aumento nel 2025). Lo studio Assocostieri-Nomisma Energia dimostra che l'Italia è tra gli ultimi Paesi europei per volumi di bunkeraggio, comparabile a Malta e appena sopra Grecia e Turchia. " Abbiamo fatto passi avanti sulla logistica del GNL - ha osservato Soria -, con linee guida predisposte dal MIT, dalla Capitaneria e da Assocostieri, ma per sviluppare una vera filiera dei nuovi combustibili alternativi (oggi GNL, domani metanolo, che potrebbe rappresentare circa il 20% degli ordini entro il 2030) servono interventi sia regolatori sia operativi a livello locale: occorre favorire uno sviluppo 'dal basso' nei singoli **porti** per rendere possibili le operazioni commerciali". Tra le proposte presentate: rendere possibile l'utilizzo delle bittoline come depositi galleggianti per combustibili alternativi, funzione oggi non prevista per gli oli minerali ma ritenuta strategica per accelerare la diffusione del bunkeraggio alternativo nei **porti** italiani.

Shipping Italy

Focus

Un Dinner da 3.600 e un mare di eventi "fuori salone" hanno riempito la Genoa Shipping Week

Politica&Associazioni Oltre ai convegni e al gran finale al padiglione Jean Nouvel, sotto la lanterna si sono susseguiti molti appuntamenti privati organizzati da Propeller Club, Premuda, HB Shipping, BBC Chartering, Finsea, Cambiaso Riso, banchero costa, Nolarma, Bravo Tankers, Scolaro Shipbrokers, OOCL e altri di Nicola Capuzzo Con la conclusione della 17ma edizione del Shipbrokers & Shipagents Dinner organizzata da Assagenti volge al termine un'altra edizione della Genoa Shipping week che verrà ricordata soprattutto per la quantità e la quantità di professionisti italiani e stranieri del mondo shipping e trasporti che negli ultimi giorni hanno fatto capolino nel capoluogo ligure per partecipare a convegni, appuntamenti privati e serate mondane. Il Dinner intanto è riuscito ad abbattere un altro primato avendo richiamato circa 3.600 persone al padiglione Jean Nouvel della Fiera di **Genova**, un nuovo record per questa manifestazione che una volta di più ha consolidato il ruolo della Superba quale capitale italiana del mare. Nonostante gli inevitabili ingorghi di auto e mezzi per accedere alla Fiera del mare, la logistica interna e l'ingresso presso la location hanno retto bene il colpo, l'organizzazione e l'allestimento hanno soddisfatto i protagonisti (in primis le agenzie marittime e le società di brokeraggio navale che hanno ospitato i propri clienti) garantendo sia ambienti accoglienti sia un agevole flusso dei presenti intenti a stringere mani e brindare con i rispettivi partner professionali. Istituzionali locali nazionali di settore e locali al gran completo con un presidente Gianluca Croce, padrone di casa, che ha scelto volutamente di rimanere il più possibile low profile per lasciare parlare l'atmosfera e il business networking. Il Dinner è stata però anche l'occasione per completare le celebrazioni degli 80 anni di vita della Associazione agenti e broker marittimi genovesi; ricorrenza festeggiata anche con una torta gigante preparata dall'Associazione Pasticceri Fepag Fipe-Confcommercio e assemblata in loco attraverso un coinvolgente cooking show a cura dei pasticceri dell'Associazione. Per il resto il percorso culinario ed enogastronomico organizzato e realizzato da **Genova** Gourmet, è stato frutto di un progetto promosso dalla Camera di Commercio di **Genova** per valorare le eccellenze del territorio. Ma se il Dinner ha rappresentato l'evento clou della settimana, nelle 48 ore precedenti la città è stata teatro di una serie di eventi privati 'fuori salone' ai quali hanno preso parte molti nomi importanti dell'armamento nazionale e internazionale che hanno preferito partecipare a occasioni di incontro e ricevimenti meno affollati e più verticali rispetto al Gran finale della fiera di **Genova**. Da segnalare ad esempio la serata di gal organizzata dal Propeller Club - Port of Genoa presso Villa Lo Zerbino, così come il ricevimento di HB Shipping presso lo Yacht Club Italiano e la cena di Premuda all'Acquario di **Genova** (quest'ultimo è stato probabilmente uno degli eventi, fra quelli a cui



Politica&Associazioni Oltre ai convegni e al gran finale al padiglione Jean Nouvel, sotto la lanterna si sono susseguiti molti appuntamenti privati organizzati da Propeller Club, Premuda, HB Shipping, BBC Chartering, Finsea, Cambiaso Riso, banchero costa, Nolarma, Bravo Tankers, Scolaro Shipbrokers, OOCL e altri di Nicola Capuzzo Con la conclusione della 17ma edizione del Shipbrokers & Shipagents Dinner organizzata da Assagenti volge al termine un'altra edizione della Genoa Shipping week che verrà ricordata soprattutto per la quantità e la quantità di professionisti italiani e stranieri del mondo shipping e trasporti che negli ultimi giorni hanno fatto capolino nel capoluogo ligure per partecipare a convegni, appuntamenti privati e serate mondane. Il Dinner intanto è riuscito ad abbattere un altro primato avendo richiamato circa 3.600 persone al padiglione Jean Nouvel della Fiera di Genova, un nuovo record per questa manifestazione che una volta di più ha consolidato il ruolo della Superba quale capitale italiana del mare. Nonostante gli inevitabili ingorghi di auto e mezzi per accedere alla Fiera del mare, la logistica interna e l'ingresso presso la location hanno retto bene il colpo, l'organizzazione e l'allestimento hanno soddisfatto i protagonisti (in primis le agenzie marittime e le società di brokeraggio navale che hanno ospitato i propri clienti) garantendo sia ambienti accoglienti sia un agevole flusso dei presenti intenti a stringere mani e brindare con i rispettivi partner professionali. Istituzionali locali nazionali di settore e locali al gran completo con un presidente Gianluca Croce, padrone di casa, che ha scelto volutamente di rimanere il più possibile low profile per lasciare parlare l'atmosfera e il business networking. Il Dinner è stata però anche l'occasione per completare le celebrazioni degli 80 anni di vita della Associazione agenti e broker marittimi genovesi; ricorrenza festeggiata anche con una torta gigante preparata dall'Associazione Pasticceri Fepag Fipe-

Shipping Italy

Focus

è stata invitata SHIPPING ITALY, con il maggior numero di armatori italiani e monegaschi presenti). La stessa sera anche BBC Chartering ha accolto i propri ospiti alle Cisterne del Ducale, lo stesso ha fatto Bravo Tankers e OOCL ha scelto Palazzo della Torre a Quarto per festeggiare i suoi primi 20 anni di presenza diretta con un proprio ufficio in Italia. Oltre alla maratona di eventi convegnistici e di appuntamenti serali messa in piedi nel corso della settimana da Youngship Italia (16 nazionalità di ospiti presenti, tre location differenti - Villa Ferrari, Ladidà, Terrazza Colombo - e 30 speaker sul palco al Centro Congressi Porto Antico per la conferenza internazionale Shipcon25), nella giornata di giovedì c'è stato spazio anche per eventi aziendali a pranzo organizzati da Finsea insieme a HB Shipping presso l'hotel Melia, di Scolaro Shipbrokers che ha radunato i maggiori esponenti del mondo traghetti e ro-ro a Terrazza Colombo e di Cambiaso Risso Marine che ha accolto i propri ospiti per un aperitivo al locale Mattoni Rossi prima di procedere con la serata al Dinner. Banchemo costa, invece, ha garantito il post-serata presso la discoteca Estoril. Nolarma, infine, così come già era avvenuto nel 2023, ha preferito accogliere i propri ospiti a un evento privato in contemporanea all'appuntamento di Assagenti al padiglione Jean Nuovel. Servirebbero più di 24 ore al giorno durante la Genoa Shipping Week per accontentare e coordinare tutti. **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.**

Shipping Italy

Focus

Arkas apre un nuovo collegamento diretto dall'Italia al West Africa

Navi Il nuovo servizio Mas scalerà in Italia a La Spezia, **Genova** e Salerno di REDAZIONE SHIPPING ITALY Arkas Line ha lanciato un servizio diretto settimanale dal Mediterraneo orientale e dall'Italia all'Africa occidentale. Si chiama Med Africa Service e combina le linee esistenti Blue Med Service e West Africa Service. "La nuova rotta segna un nuovo capitolo nella strategia regionale di Arkas Line, offrendo ai clienti soluzioni di spedizione più rapide, affidabili e regolari per le spedizioni in Africa" ha spiegato una nota della compagnia turca. Finora, le spedizioni verso l'Africa venivano effettuate tramite trasbordo in Marocco. "Il nuovo servizio Mas consentirà invece un accesso diretto, riducendo significativamente i tempi di transito. Questo miglioramento non solo aumenta l'efficienza operativa, ma porta anche una maggiore prevedibilità nella pianificazione della supply chain". Il servizio Mas opererà settimanalmente, coprendo un'ampia rete di porti, tra cui Alessandria - Beirut - Lattakia - Mersin - Aliaga - La Spezia - **Genova** - Casablanca - Dakar - Lagos (Apapa, Tincan) - Tema - Abidjan - Nouakchott - Casablanca - Tangeri - Valencia - Barcellona - Fos - La Spezia - **Genova** - Salerno - Alessandria. Il

servizio sarà operato da un totale di 10 navi, ciascuna con capacità compresa tra 1.600 e 2.500 Teu. Il primo viaggio del servizio è previsto per il 20 ottobre 2025. "Il precedente modello basato sul transhipment si è trasformato in una struttura di servizio diretto, offrendo ai clienti tempi di transito più brevi, operazioni prevedibili e soluzioni di spedizione ininterrotte. Questo sviluppo riflette l'impegno di Arkas Line nel rafforzare i collegamenti regionali, ottimizzare la catena logistica end-to-end e accelerare i flussi commerciali. Con la nuova linea Arkas non solo fornisce un accesso diretto all'Africa, ma continua anche a offrire un servizio senza interruzioni lungo i corridoi Levante-Mediterraneo Occidentale e Levante-Casablanca, mantenendo la continuità dei flussi di merci esistenti".

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



Shipping Italy
Arkas apre un nuovo collegamento diretto dall'Italia al West Africa

10/17/2025 15:00 Nicola Capuzzo

Navi Il nuovo servizio Mas scalerà in Italia a La Spezia, Genova e Salerno di REDAZIONE SHIPPING ITALY Arkas Line ha lanciato un servizio diretto settimanale dal Mediterraneo orientale e dall'Italia all'Africa occidentale. Si chiama Med Africa Service e combina le linee esistenti Blue Med Service e West Africa Service. "La nuova rotta segna un nuovo capitolo nella strategia regionale di Arkas Line, offrendo ai clienti soluzioni di spedizione più rapide, affidabili e regolari per le spedizioni in Africa" ha spiegato una nota della compagnia turca. Finora, le spedizioni verso l'Africa venivano effettuate tramite trasbordo in Marocco. "Il nuovo servizio Mas consentirà invece un accesso diretto, riducendo significativamente i tempi di transito. Questo miglioramento non solo aumenta l'efficienza operativa, ma porta anche una maggiore prevedibilità nella pianificazione della supply chain". Il servizio Mas opererà settimanalmente, coprendo un'ampia rete di porti, tra cui Alessandria - Beirut - Lattakia - Mersin - Aliaga - La Spezia - Genova - Casablanca - Dakar - Lagos (Apapa, Tincan) - Tema - Abidjan - Nouakchott - Casablanca - Tangeri - Valencia - Barcellona - Fos - La Spezia - Genova - Salerno - Alessandria. Il servizio sarà operato da un totale di 10 navi, ciascuna con capacità compresa tra 1.600 e 2.500 Teu. Il primo viaggio del servizio è previsto per il 20 ottobre 2025. "Il precedente modello basato sul transhipment si è trasformato in una struttura di servizio diretto, offrendo ai clienti tempi di transito più brevi, operazioni prevedibili e soluzioni di spedizione ininterrotte. Questo sviluppo riflette l'impegno di Arkas Line nel rafforzare i collegamenti regionali, ottimizzare la catena logistica end-to-end e accelerare i flussi commerciali. Con la nuova linea Arkas non solo fornisce un accesso diretto all'Africa, ma continua anche a offrire un servizio senza interruzioni lungo i corridoi Levante-Mediterraneo Occidentale e Levante-Casablanca, mantenendo la continuità dei flussi di merci esistenti".

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