



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 21 ottobre 2025



Prime Pagine

21/10/2025	Corriere della Sera	6
21/10/2025	Il Fatto Quotidiano	7
21/10/2025	Il Foglio	8
21/10/2025	Il Giornale	9
21/10/2025	Il Giorno	10
21/10/2025	Il Manifesto	11
21/10/2025	Il Mattino	12
21/10/2025	Il Messaggero	13
21/10/2025	Il Resto del Carlino	14
21/10/2025	Il Secolo XIX	15
21/10/2025	Il Sole 24 Ore	16
21/10/2025	Il Tempo	17
21/10/2025	Italia Oggi	18
21/10/2025	La Nazione	19
21/10/2025	La Repubblica	20
21/10/2025	La Stampa	21
21/10/2025	MF	22

Primo Piano

20/10/2025	La Gazzetta Marittima	23

20/10/2025	La Gazzetta Marittima Porti teu in overcapacity?	24
20/10/2025	Ship Mag "Porti d'Italia ridimensiona le Adsp nei compiti e nelle relative entrate"	25

Trieste

20/10/2025	Agenparl (ARC) Eventi: Amirante, infrastrutture e logistica a servizio delle imprese	27
------------	--	----

Venezia

20/10/2025	Adnkronos.com Vela: a Prosecco Doc Shockwave 3 la XII edizione del Gran Premio di Venezia	29
------------	---	----

Savona, Vado

20/10/2025	Informazioni Marittime Tornano le "Crociere della Musica" di Costa Crociere	31
------------	---	----

Genova, Voltri

20/10/2025	Informazioni Marittime PSA, al terminal Pra' via libera per ormeggiare due mega navi in contemporanea	33
20/10/2025	La Gazzetta Marittima Torta kolossal e "dinner" per 3.600: il gran finale della "Genoa Shipping Week"	34
20/10/2025	Sea Reporter Costa Crociere torna a Sanremo con due esclusive mini crociere evento a bordo di Costa Toscana	35
21/10/2025	Ship Mag Il Pd della Liguria stronca la riforma dei porti: "Impone il centralismo burocratico"	37
20/10/2025	Shipping Italy L'analisi di Scolaro Shipbrokers spiega perchè investire in navi ro-ro è un buon affare	38
20/10/2025	The Medi Telegraph Genova e la Shipping Week: perché la città ha dimostrato di essere una vera capitale del mare	41

La Spezia

20/10/2025	Citta della Spezia Riforma porti, Natale: "Tolta qualsiasi competenza strategica ai territori"	42
------------	--	----

20/10/2025	Messaggero Marittimo	<i>Andrea Puccini</i>	43
Montaresi: 'Smart Corridor e digitalizzazione per porti più efficienti e sostenibili'			
20/10/2025	Port Logistic Press		44
Porto della Spezia: prima prova di elettrificazione banchina per una nave da crociera			

Livorno

20/10/2025	Ansa.it		46
Confartigianato Toscana, 'senza infrastrutture non c'è futuro'			
20/10/2025	Il Nautilus		47
AdSP Livorno presente alla Port&ShippingTech International Conference, evento di punta della Genoa Shipping Week			
20/10/2025	La Gazzetta Marittima		48
Livorno, finalmente i traffici container tornano a crescere			
20/10/2025	Messaggero Marittimo	<i>Francesco Filiali</i>	49
Marine della Toscana e NAVIGO brillano a Venezia			
20/10/2025	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	50
AdSp Livorno, l'alta formazione in vetrina a Genova			
20/10/2025	Primo Magazine		51
La tecnologia come alleata della competenza: formazione marittima e industriale al centro			
20/10/2025	Ship Mag		53
Livorno guida la ripresa dei porti italiani: +11,8% nel traffico container nel primo semestre 2025			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/10/2025	Abruzzo Web		54
LETTOMANOPPELLO: AL VIA LEZIONI DEL CORSO DI ALTA FORMAZIONE "SCUOLA DI DECISIONI"			
20/10/2025	AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva		58
Ancona, crocevia di cultura sul mare, candidata a Capitale Italiana della Cultura 2028			
20/10/2025	Ansa.it		60
'Ancona. Questo adesso' candidata Capitale italiana Cultura 2028			
21/10/2025	corriereadriatico.it		62
Corde, pali di pino e le staccionate: pennello sull'Albula, a San Benedetto non si passa			
20/10/2025	vivereancona.it		63
Autorità Portuale: "Un inquinamento, una risposta integrata mare-coste. Incontri per la gestione di emergenze di livello 2"			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

20/10/2025	Informazioni Marittime		64
Gioia Tauro, Piacenza fa il punto sugli investimenti infrastrutturali			
20/10/2025	La Gazzetta Marittima		65
Gioia Tauro, obiettivo ultra-record: 7 milioni di teu nel 2029			

Focus

20/10/2025	Adnkronos.com	66
A che punto è la riforma del sistema portuale?		
20/10/2025	Informare	67
Le navi di Norwegian Cruise Line Holdings si riforniranno di fuel rinnovabili nel porto di Barcellona		
20/10/2025	Informare	68
Global Ports Holding ha firmato il contratto per la gestione del terminal crociere di Casablanca		
20/10/2025	Informazioni Marittime	69
"Porti d'Italia", varato il testo completo per la riforma di settore		
20/10/2025	Messaggero Marittimo	70
Presidenze AdSp, domani il voto decisivo in Senato		
20/10/2025	Ship Mag	71
Accordo Fincantieri-Defcomm per navi autonome e droni di superficie		
20/10/2025	Shipping Italy	72
Sciopero nazionale per il personale di Tirrenia Cin e Moby		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

ΔX
SUN68
SUN68.COM



L'attrice a Roma
Jennifer Lawrence:
«Il mio lato oscuro»
di **Stefania Ulivi**
a pagina 46



Domani gratis
Speciale motori
Dove va l'auto
con il **Corriere** quaranta pagine
dedicate al futuro della mobilità

ΔX
SUN68
SUN68.COM

Medio Oriente

LA TREGUA E LA FIDUCIA CHE MANCA

di Giuseppe Sarcina

Donald Trump cerca sponde per il suo piano per Gaza. Ma nel Medio Oriente continua a scarseggiare la materia prima fondamentale per costruire un qualsiasi percorso di pace: la fiducia tra le parti. Almeno quel minimo indispensabile per iniziare a trattare seriamente. Il problema numero uno resta Hamas. L'organizzazione terroristica si è impegnata a cedere le armi e a non partecipare al governo politico della Striscia. Ma la convinzione diffusa tra i diplomatici arabi e occidentali è che i miliziani svuotano solo in parte i propri arsenali e cercheranno comunque di occupare un ruolo importante nella struttura di governo. Altrimenti non si spiegherebbe per quale motivo stiano procedendo a rastrellare e assassinare i loro nemici, tutti palestinesi, tra le macerie di Gaza.

Trump ha già minacciato ripetutamente l'intervento dell'America per disarmare Hamas. Ma senza spiegare come e quando, visto che, nello stesso tempo, ha precisato che non manderà i marines a riportare l'ordine. Intanto il presidente americano non sta incoraggiando la trasformazione e la crescita politica dell'Autorità Palestinese, guidata da Abu Mazen e da un gruppo dirigente che inizia vagamente a prendere forma. Negli ultimi giorni non c'è stato alcun contatto tra Washington e Ramallah. Niente, neanche una telefonata di routine. È normale? No, se si vuole davvero far crescere un'alternativa politica ad Hamas. Trump, però, non si fida di Abu Mazen.

continua a pagina 38



I palestinesi raccolgono i volantini lanciati da Israele che li avvisa di stare lontani dalla linea gialla a Khan Younis, nella Striscia

L'intervista L'appello: Palestina, Roma dica sì Gaza, parla Abu Mazen «Ci stiamo preparando: Anp al posto di Hamas»

di Greta Privitera

Pronti per uno «Stato di Palestina moderno», annuncia il presidente Abu Mazen. «Roma dica sì. Basta con le guerre, il terrorismo e l'assedio alla nostra economia. L'Anp al posto di Hamas».

a pagina 3



LA MOSSA DELLA CASA BIANCA. IL PRESSING SU NETANYAHU E in Israele arriva il «duro» Vance

di Davide Frattini

L'obiettivo è salvare la tregua. Trump invia in Israele anche il vicepresidente americano Vance e aumenta il pressing su Netanyahu. Il monito ad Hamas: «Se non rispettano gli accordi li annienteremo».

alle pagine 2, 3 e 5 **Olimpio**

Pensionati in difficoltà, aiuto solo agli over 70. Dazi, il governo e il post di Trump: trattiamo sulla pasta

Manovra, scontro tra alleati

FI contro l'aumento della tassa sugli affitti brevi. Critico anche Salvini

di **GIANNELLI**

L'IPOTESI DELLA BANDA DELLA EX JUGOSLAVIA
Louvre, le falle e l'inchiesta
sul colpo da Pink panthers

di Stefano Montefiori

alle pagine 18 e 19

di **Mario Sensi**
e **Claudia Voltattorni**

La mancata conferma di «Opzione Donna» e «Quota 103», l'aumento delle pensioni di 20 euro al mese che spetterebbe solo ai pensionati con redditi bassi oltre i 70 anni di età: ecco che cosa emerge, tra l'altro, analizzando i 137 articoli della bozza della legge di Bilancio in attesa di essere bollinata dalla Ragioneria e consegnata in Parlamento. Ma spunta anche un aumento delle imposte sugli affitti brevi che va a creare, dopo quello scaturito in merito al contributo chiesto alle banche, ulteriori tensioni nell'esecutivo. Fi si oppone, critico anche Salvini. Sono ore convulse. Intanto, dopo il post rilanciato da Trump sui dazi, Roma precisa di trattare sulla tassazione della pasta.

alle pagine 10, 11 e 13

M. Cremonesi, Ducci
Galluzzo, Iorio

MATTARELLA: ALLARMANTE, SERVE REAGIRE

Ranucci, l'esame sui video La pista dei clan albanesi

di Baccaro, Fiano e Frignani

Mattarella: «Allarmante l'attentato a Ranucci, serve una forte reazione». Intanto, nelle indagini sulle bombe contro le auto del giornalista entra anche la pista dei narcos albanesi. E si scopre che a fine luglio è stata forzata la sua casa di Latina.

a pagina 15

190 ANNI DI CASSESE

«Ho un appartamento per i miei 27 mila libri»

di Roberto Gressi

Una vita spesa a cercare la strada per comunicare, aiutare a comprendere, semplificare senza immerire. Ecco un po' di Sabino Cassese, che festeggia 90 anni e si racconta. Il primo ricordo? Di guerra. Il padre e il fiorello. E una casa per i libri.

a pagina 17

RIETI, I SASSI CONTRO IL BUS

Autista ucciso,
tre fermati
Si indaga su ultrà
di estrema destra



Fermati tre ultrà, due legati agli ambienti dell'estrema destra, per l'omicidio dell'autista del bus dei tifosi della squadra di basket A2 di Pistoia. Raffaele Marianella, 65 anni, romano, presto sarebbe andato in pensione. A Rieti partite a porte chiuse.

alle pagine 8 e 9
Caccia, Gori
Innocenti, Storni

MILANO, 3IENNE IN ARRESTO

La top model, l'ex
e la lama alla gola

di Pierpaolo Lio

a pagina 22

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Gianni, che dolor

Come ogni fan di Gianni Sinner (posso chiamarlo così?) provo un morso di delusione per la sua rinuncia alla Davis. Dice che l'ha già vinta, ma se è per questo ha già vinto anche Wimbledon, eppure lì ci tornerà sempre. Forse la maglia azzurra è importante solo per i tennisti che sanno di non poter ambire ai grandi tornei? L'alibi della stanchezza può valere per Alcaraz (che comunque ci sarà), non per chi ha trascorso tutta la primavera ai box. Tanto più che la Davis è attaccata alle Finals di Torino e non si gioca a Shanghai, ma a Bologna: due ore di treno, a Salvini piaciendo. Già mi ero pregustato una finale contro la Spagna di Carlotto e invece Franco Sinner che vedremo in tv sarà quello che cucina spaghetti e beve caffè negli spot ai cambi di campo (altrui).



Nessuno sarà così meschino da dargli dell'apollide o dell'avido soltanto perché preferisce stancarsi per gli emiri anziché per la patria. Io la leggo al contrario: il ragazzo si sente ormai talmente in pace con la sua italianità da non avvertire più l'affanno di doverla dimostrare a ogni piè sospinto. Immagino che sappia di essersi messo in un bel guaio: se perdiamo la Davis, daranno la colpa a lui, mentre se la vinciamo smetterà di sembrare indispensabile. Ma, come fan, mi preoccupo le parole con cui ha motivato la rinuncia. «Mi serve una settimana di vacanza in più». Se la sua «macchina» è così fragile che tre partite casalinghe in azzurro bastano a metterla a repentaglio, lo non mi sento per niente tranquillo. Rassicurami, Gianni. Ripensandoci.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+ CON VITAMINA B12

BUSTINE **FLACCONCINI**

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

A. MENARINI



La sassaiola organizzata contro il bus dei tifosi della Pistoiese di ritorno da Rieti costa la vita a un autista di 65 anni. Non è il solito calcio, ma la Serie A2 di basket



Martedì 21 ottobre 2025 - Anno 17 - n° 290
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Arretrati: € 3,00
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 73/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

IN PIAZZA PER RANUCCI

"I politici solidali oggi? Riuseranno carote e querele"



○ BISBIGLIA, PACELLI E MACKINSON A PAG. 8 - 9

PELZMAN, ISPIRATORE USA

"Ecco il progetto: a Gaza tutti matti, vanno rieducati"

○ PROVENZANI E SCUTO A PAG. 4 - 5

I GATTOPARDI CAMPANI

Allarme per Fico: deluchiani contesi tra il Pd e le destre

○ DE CAROLIS A PAG. 10

ALTRO CHE SINISTRA

Tutti i finanziatori di Silvia Salis: condannati e Vip

○ GRASSO A PAG. 11

NUOVO LEGAL THRILLER

La vedova, tanti soldi e i delitti alla Coca-Cola

○ John Grisham

Milioni? Simon cercò di continuare a prender appunti sul blocchetto giallo, però la sua scrittura, già illeggibile, finì per somigliare a una serie di scarabocchi. Non ricordava d'aver mai scritto un testamento che valesse milioni, immobili esclusi.

Mantenne l'espressione accigliata da avvocato che non si scompone davanti a nulla. "E, eh, alla fine che ne è stato delle azioni?"

A PAG. 18



MANOVRA Oggi attesa in Senato, ma il percorso è a ostacoli

Rissa per la tassa sugli affitti brevi e i tagli alle marchette

■ Quattro giorni dopo l'approvazione della Finanziaria in Consiglio dei ministri, la maggioranza continua a litigare sui conti pubblici. Il cinema in rivolta: perderà mezzo miliardo

○ BISON, FRANCHI E MACKINSON A PAG. 6 - 7



UCRAINA RUBIO SENTE LAVROV IN VISTA DEL VERTICE A BUDAPEST

Trump chiama: Meloni è più lontana da Kiev



NO SU ASSET E ARMI
SLITTA IL 13° PACCHETTO DI AIUTI MILITARI. NIENTE FONDI PER GARANTIRE L'ESPROPRIO DEI BENI RUSSI. ASSIST AGLI USA ANCHE COL NO AI CINESI

○ SALVINI A PAG. 3

UE DI TRAVERSO SU SANZIONI E GAS
I russi sono a Pokrovsk, l'Ucraina rischia lungo black-out invernale. Donald: "Una pace pagata cara"

○ CANNARO A PAG. 2 - 3

IL DELITTO-TV: LO SHOW

La "Garlascheide": tutti i personaggi da Lovati a Rinaldi



○ SELVAGGIA LUCARELLI A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Fini Attacco al Venezuela con bugie a pag. 13
- Orsini Com'è il Trump "negoziatore" a pag. 13
- Corrias "Micron" tra fischii e fiaschi a pag. 17
- Scanzi I finti lacrimatori su Ranucci a pag. 13
- Giarelli Meloni e il linguaggio d'odio a pag. 8
- Gismondo Povertà batte Onu&Oms a pag. 20

JENNIFER LAWRENCE

"Il femminismo e quell'oceano della maternità"

○ PONTIGGIA A PAG. 19



La cattiveria

Sinner: "In un film vorrei essere interpretato da Will Smith". Anch'io, per un biopic su di me, vedrei bene Naomi Campbell

LA PALESTRA/SIMONA MARTINI

Cassandra Appendino

» Marco Travaglio

Chiara Appendino ha un po' ragione e un po' torto. Ha torto sui tempi delle dimissioni da vicepresidente M5S: se era contro le alleanze col Pd nelle Marche, in Calabria e in Toscana, doveva darle prima, quando furono decise (in Toscana dopo il voto degli iscritti); e, se non lo fece per non danneggiare il suo Movimento, non si capisce perché l'abbia fatto proprio ora che Roberto Fico è impegnato in una battaglia campale e cruciale in Campania. Ma ha ragione perché una parte importante degli elettori 5Stelle detesta il Pd e quando le si chiede di votare per un candidato del Pd appoggiato dal M5S sta a casa. Molti, anche se in misura minore, si astengono anche se il candidato è un 5S sostenuto dal Pd: quando la Todde vinse in Sardegna, M5S e lista Todde restarono sotto il 12%; quando Tridico ha perso in Calabria, M5S e lista Tridico si sono fermati poco sopra il 14%. Sempre molto sotto le elezioni Politiche. Ma il Conte ebbe la fortuna di esser costretto da Letta a correre da solo. In ogni caso i magri esiti nelle regioni non dipendono solo dall'alleanza col Pd: alle Regionali il M5S è da sempre più debole per un suo difetto (non è radicato sui territori) e un suo pregio (non compra e non scambia voti per favori). Il resto lo fa l'elezione diretta a turno unico, che fa ragionare gli elettori in termini bipolari e schiaccia le terze forze. Infatti, mentre cala nelle Regioni, nei sondaggi sulle Politiche il M5S continua a crescere da quando un anno fa si definì "progressista indipendente". Cresce proprio per ciò che l'Appendino gli rimprovera di non fare: distinguersi dal governo e dal Pd, che sulle cose importanti (Patto di Stabilità, Von der Leyen, riarmo, Ucraina) vanno sempre a braccetto. E crescerebbe ancor di più se il sistema mediatico non oscurasse la sua indipendenza per accreditare il finto derby tra Meloni e Schlein, che si sfidano ogni giorno a paroloni e parolecce per poi votare insieme sui fondamentali.

Sul gattopardismo affaristico e consociativo dei dem, l'Appendino può tenere dei corsi, avendone conosciuto e combattuto (e una volta battuto) la quintessenza, incarnata da uno dei peggiori Pd d'Italia: quello torinese, che se la batte con quello milanese, romano e calabrese. Quindi, anziché scomunicarla per il suo grido d'allarme intempestivo ma fondato, i fedelissimi contadini dovrebbero ascoltarla e riflettere. E poi fare di tutto per tenerla nel gruppo dirigente: non c'è nulla di male o di strano se, al vertice di una forza politica, accanto a chi spinge sul "progressismo", c'è anche una Cassandra o un grillo parlante (con la g minuscola), che spinge sull'"indipendenza", rappresenta gli elettori dubbiosi, li fa sentire rappresentati e coinvolti, e magari li convince pure a tornare a votare. Buttala via...



**IL LOUVRE E IL LADRO GENTILUOMO:
«UN MITO CHE CI RAPISCE ANCORA»**

De Palo, De Remigis e Sacchi alle pagine 14-15

**VESTITO SCOLLATO
E SENZA HIJAB:
LE NOZZE SCANDALO
DEGLI AYATOLLAH**

Allegri a pagina 18



**LA VEDOVA, L'AVVOCATO E UN'EREDITÀ:
LA PROVINCIA THRILLER DI GRISHAM**

di John Grisham a pagina 26



la stanza di

Vittorio Feltri
alle pagine 20-21

I baluardi
della legalità



il Giornale

MARTEDÌ 21 OTTOBRE 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 249 - 1.50 euro**



CASO RANUCCI

Grillini in piazza per i giornalisti che disprezzano

I 5s paladini della stampa?
Da sempre la insultano

■ Oggi il M5s scende in piazza in difesa di Sigrifo Ranucci e della libertà di stampa. Memoria corta: negli ultimi anni sono proprio i grillini ad aver disprezzato maggiormente la categoria.

Di Sanzo, Facci e Manti alle pagine 2-3

Editoriale

IL LINCIAGGIO DELLE PAROLE

di Giovanni Orsina

La settimana scorsa il ministro della Famiglia Eugenia Roccella ha sollevato un vespaio col suo intervento all'Uci, l'Unione delle comunità ebraiche italiane. Abbiamo così avuto l'ennesima dimostrazione delle condizioni lamentevoli nelle quali versa il dibattito pubblico italiano. Come ormai avviene con puntualità, un singolo passaggio del suo discorso, quello secondo cui i viaggi d'istruzione nei luoghi della Shoah si sarebbero ridotti a «gite», è stato isolato, semplificato e sottoposto a una sorta di linciaggio. Un linciaggio non soltanto povero di argomentazioni, ma pure disinteressato al contesto da cui quella frase era stata estrapolata: un intervento che non aveva certo l'obiettivo di minimizzare l'importanza storica dell'Olocausto, tutt'altro. Se il nostro dibattito pubblico non fosse lamentevole, l'intervento di Roccella avrebbe sollecitato ben altra discussione. Perché ha posto una domanda cruciale: che cos'è oggi, per noi, la memoria della Shoah? Quando la scuola fa leggere loro Anna Frank e Primo Levi, quando li porta ad Auschwitz o Dachau, come reagiscono gli studenti, come se il passato contasse davvero per il loro presente o come se stessero prendendo parte a una liturgia cui reagire tutt'al più recitando qualche formula di rito? Cruciale sempre, questa domanda lo è ancor di più oggi di fronte alla recrudescenza dell'antisemitismo (...)

segue a pagina 4

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

Forfait che fa discutere

Sinner, quella rinuncia alla Davis e il rischio «frattura» con gli italiani

Marco Lombardo a pagina 30



CONFERMA Jannik Sinner, come anticipato, non giocherà la Davis

CONCORSI A RISCHIO RICORSO

Test psichiatrici sui magistrati Ora il Csm non può più rinviare

■ L'adozione dei test psicologici per i magistrati non è in conflitto con i principi di autonomia e indipendenza della magistratura, purché sia garantita la trasparenza, la protezione dei dati e la possibilità di ricorso.

Zurlo a pagina 10

MANOVRA, ULTIME MODIFICHE

Scontro sugli affitti In pensione dopo ma stipendi più alti

Aliquote su per i canoni brevi: il no di Fi e Lega
Addio a quota 103, lavoro festivo meno tassato

Fabrizio de Feo e Gian Maria De Francesco

■ La manovra 2026 segna un cambio di direzione rispetto agli ultimi anni. Nella bozza della legge di Bilancio viene prorogata per un altro anno l'Ape sociale, insieme al cosiddetto bonus Maroni per chi resta al lavoro, ma non ci sarà alcun rinnovo per Quota 103 e Opzione donna, che vengono cancellate.

con Conti alle pagine 6-7

OGGI IL CONGRESSO

Federale di nuovo a Milano Così Salvini cerca la quadra

di Adalberto Signore a pagina 8

L'AUTISTA UCCISO A PIETRATE A RIETI

Basket più violento del calcio Fermati tre ultrà sospettati

■ Sarebbe partito da alcune chat WhatsApp, in cui si parlava di una missione punitiva, l'agguato al pullman dei tifosi del Pistoia basket. Agguato che poi sarebbe costato la vita all'autista Raffaele Marianella.

Materi e Tagliaferri alle pagine 16-17

GIÙ LA MASCHERA

GRILLI E SCIACALLI

di Luigi Mascheroni

Nessuno più di noi aderisce con convinzione all'appello di Giuseppe Conte a trovarsi tutti in piazza a Roma oggi - il venerdì era già occupato da Landini - per rivendicare la libertà di stampa e dare solidarietà a Sigrifo Ranucci. «Viva l'informazione libera» ha gridato il leader dei Cinque stelle lanciando l'iniziativa.

Ovviamente la solidarietà a Ranucci è sacrosanta da parte di tutti. E anche la vicinanza a una delle categorie più screditate del Paese. Oggi in Italia si vendono più giornalisti che giornali. Ma soprattutto sentiamo sia doverosa



una totale solidarietà - per il loro improvviso ma lodevole cambiamento di posizione - a Conte, ai grillini e a Beppe Grillo, uno che ai giornalisti disse «Vi mangerei per il gusto di vomitarvi». Ma si potrebbe citare anche, tacendo delle porcate comunicative del governo Conte durante la pandemia, quando Grillo vietava ai suoi di fare ospitate in tv o rilasciare interviste, o quando i Cinque stelle stilavano le liste di proscrizione dei giornalisti indesiderati, o quando i gerarchi grillini definivano i giornalisti: «Infami e boia della libertà di pensiero», «Mafiosi, buffoni, corrotti, falsari», «Saccentoni frou frou con la dissenteria mentale», «Pennivendoli e puttane». «Infimi sciacalli». Animali a cui va il nostro pensiero quando vediamo qualcuno avventarsi sull'attentato a un giornalista solo per fini elettorali. I giornalisti l'avranno anche persa da un pezzo. Ma da parte dei politici una volta c'era più dignità anche nel dimostrare di non averne.

all'interno

PROFITTI BANCARI

Colpire gli utili? È ragionevole (ma con misura)

di Osvaldo De Paolini

L'Italia è l'unico Paese al mondo dove gli utili bancari fanno quasi più scandalo dei fallimenti bancari. Curioso, per un Paese che per dieci anni ha invocato banche più solide, più efficienti, più patrimonializzate, quando queste ci riescono, ecco il coro moralista: guadagnano troppo. Come se il profitto debba avere un limite morale. Colpisce poi il tono da manuale di economia pianificata: i margini sono più alti che altrove, segno che la concorrenza non funziona, quindi bisogna intervenire. Come dire che il bar sotto casa che riesce a sopravvivere a caro (...)

segue a pagina 18

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



IL GIORNO

* QN IL GIORNO € 1,40 e VANITY FAIR € 0,20 abbonamento non vendibile separatamente € 1,60 - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI LODI, CREMONA, PAVIA

MARTEDÌ 21 ottobre 2025
1,60 Euro*

Nazionale Lodi Crema Pavia +

Speciale

Trova Mi

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



UE DISARMATA

RESCALDINA Rosaria, operaia interinale

Perde il posto di lavoro dopo il tumore
«Usata e gettata via»

A. Gianni a pagina 16



MONZA Ospedale condannato

Bimbo invalido
Famiglia risarcita con 4,6 milioni

Totaro a pagina 16



Scontro sugli affitti brevi Pensioni, stop a Quota 103

Forza Italia e Lega: no all'aumento della cedolare secca. Poi la divisione sulle banche
Nella manovra manca anche Opzione donna. Aumenti di 20 euro solo agli over 70

Marin e
Edoardo Narduzzi
a pagina 10

I rapporti con l'America

Trump su Kiev:
arriverà l'intesa
Il post sull'Italia
è un caso, Meloni:
non tratto da sola



Coppari e Ottaviani alle p. 6 e 7

La tregua fragilissima

Israele, ancora bombe
Vance oggi a Gaza

Prosperetti a pagina 8

Assalto al bus del tifosi del Pistoia
basket, i figli dell'autista 65enne
ucciso: «Siamo distrutti dal dolore»
Meloni: gesto vigliacco. Si indaga
su ultrà di destra del Rieti
Tre fermati per omicidio volontario



VERGOGNA

Benigni, Cinaglia, Scarcella, Paoli, G. Rossi e Matteo Massi da p. 2 a p. 5

DALLE CITTÀ

BRESCIA Strage della Loggia, verità a ostacoli



Giudice vicino
al trasferimento
E il processo
torna a rischio

Raspa a pagina 15

VIGEVANO È ancora emergenza

Giovane inseguito in centro
e colpito con una pietra

Zanichelli nelle Cronache

CASALPUSTERLENGO Pesava 180 chili

Cervo attraversa la Provinciale
L'investimento è inevitabile

Arensi nelle Cronache

SERIE A La sfida allo Zini con l'Udinese finisce 1-1

Terracciano
non basta
Zaniolo frena
la Cremonese



Al. Stella nel QS

Il femminicidio di Milano
Sfilata di testimoni in procura

Massacrata dall'ex
con 30 coltellate
Gli amici di Pamela
sentiti dalla polizia:
«Era un rapporto
fatto di violenze»

Giorgi a pagina 13



Jannik Sinner alla Coppa Davis 2023

Dopo le vittorie nel 2023 e 2024
boccone amaro per l'Italia

Sinner rinuncia
alla Coppa Davis
«Una scelta
difficile»
Ma si scatenano
le polemiche

Ga. Tassi nel QS

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

BUSTINE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

FLACONCINI

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

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

A. MENARINI



Culture

URSULA K. LE GUIN La nuova edizione di «Sempre la valle», da oggi in libreria un classico della scrittrice femminista

Giuliana Misserville pagina 12



Visioni

BIENNALE MUSICA Il Leone d'oro a Meredith Monk, in concerto fa riferimento al No Kings Day

Marcello Lorrà pagina 14



Storie

VERITÀ PER SCIERI Non volle piegarsi al nonnismo, 26 anni dopo giustizia è fatta per il soldato della Folgore

Riccardo Chiari pagina 16

CON IL MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

MARTEDÌ 21 OTTOBRE 2025 - ANNO LV - N° 249

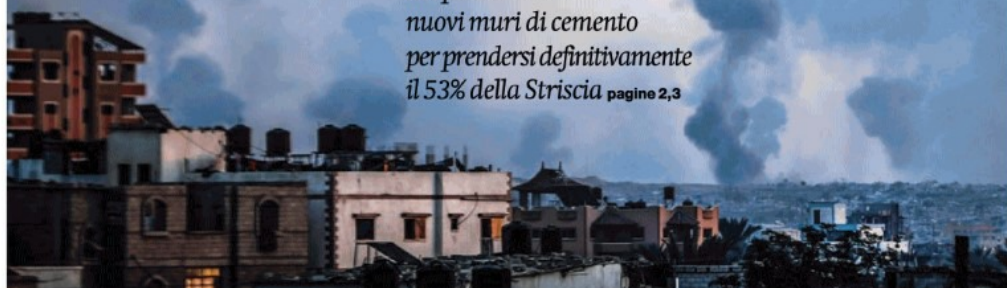
www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Una colonna di fumo si alza dalla parte orientale di Khan Yunis, a Gaza, dopo l'ennesimo raid israeliano foto di Ali Jihadallah/Anadolu tramite Getty Images

La guerra dopo

Cento palestinesi uccisi in dieci giorni e 153 tonnellate di bombe sganciate domenica: a Gaza la tregua è un miraggio. Israele applica il «modello Libano» e impedisce il ritorno dei palestinesi. Anche con nuovi muri di cemento per prendersi definitivamente il 53% della Striscia **pagine 2,3**



Se lo dice Netanyahu

La menzogna e chi vuole credergli

MATTEO NUCCI

È il senso del ridicolo che viene calpestato. E sarebbe grottesco se non ci fosse di mezzo una tragedia di proporzioni inaudite. I fatti sono semplici. Un'esplosione a Rafah causa la morte di due soldati israeliani. Lo sdegno è immediato.

— segue a pagina 11 —

Allargare l'orizzonte

Per un futuro del movimento pro Palestina

SERGIO FONTEGHER BOLOGNA

L'energia accumulata nelle manifestazioni per la Palestina deve tradursi nel rimettere in discussione i rapporti di potere nei paesi capitalistici e in particolare nell'Italia di Meloni. Che sia questa la nostra maggiore preoccupazione.

— segue a pagina 4 —

TRE FERMATI PER L'OMICIDIO DELL'AUTISTA COLPITO DA UN SASSO DOPO LA PARTITA DI BASKET

Rieti, l'estrema destra dietro l'agguato



■ Sono tre le persone fermate dopo l'assalto al pullman dei tifosi pistoi di ritorno da Rieti domenica sera costato la vita al secondo autista della vettura, il 65enne Raffaele Marianella. Sono stati tutti e tre portati in carcere e su di loro, ha fatto sapere la questura, esistono «gravi indizi di colpevolezza». Si tratta di Kevin Pel-

chia, Manuel Fortuna e Alessandro Barberini, e almeno due di loro (Pellicchia e Fortuna) risultano essere vicini a gruppi di estrema destra della provincia laziale. In particolare al gruppo «La Roccaforte» di Rieti, movimento della galassia della destra sociale. Una quarta persona risulterebbe indagata per favoreggiamento.

Oggi ci sarà l'autopsia sul corpo di Marianella per accertare la dinamica, disposta anche l'analisi del Dna sul sasso.

Negli anni la geografia della curva era mutata dopo il fallimento della società nel 2009. La Federazione basket ha disposto partite senza tifosi fino alla chiusura delle indagini.

GAMBRASI A PAGINA 8

Sport e rito

Il gioco si dissolve nella trappola del «tifo»

LUCA VETTORI

Il fenomeno della tifoseria ha radici antiche ma il termine «tifo», peculiare della lingua italiana, ha origini recenti: si afferma negli anni Venti del No-

vecento attraverso un uso figurato della parola tifo per indicare la febbre capace di travolgere l'individuo come la passione sportiva. — segue a pagina 8 —

UCRAINA

Trump vuole chiudere la guerra senza Kiev



■ Ieri la telefonata tra i ministri degli Esteri di Usa e Russia Marco Rubio e Sergei Lavrov, a breve l'incontro fra leader a Budapest. Zelensky preoccupato, spera di essere invitato. I Tomahawk sono usciti dall'orizzonte delle richieste, si torna a parlare di Patriot.

ANGIERI A PAGINA 5

Napoleone

Louvre, il grande ricettatore è parte lesa

GENNARO SERIO

Non è stato Sarkozy. Questa è una delle certezze emerse da una prima inchiesta della squadra speciale allestita in tempi record e già impiegata da domenica su tutto il territorio nazionale. Il manifesto ha avuto accesso in esclusiva al primo verbale d'indagine.

— segue a pagina 9 —

RECORD DI GOVERNO
Inerzia e propaganda, i tre anni di Meloni

■ Giorgia Meloni supera Bettino Craxi. Solo in termini di durata del governo, s'intende e si piazza al terzo posto degli esecutivi più longevi di sempre. Ma la medaglia di bronzo è figlia di una tecnica mai praticata dai suoi predecessori: il nascondino. Inabissarsi mentre tutto attorno brucia. VAZZANA A PAGINA 6

MOVIMENTO 5 STELLE
«Non c'è nessun caso Appendino»

■ Nella settimana della ratifica di Giuseppe Conte a presidente, lo staff del M5s è impegnato ad archiviare la vicenda Appendino. «Nulla da temere». L'ex sindaco non ha il potere né i numeri per una scissione. Baldino e Silvestri saranno i nuovi vice presidenti. CIMINO A PAGINA 7



Prima Italiana Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, DopaC/PM/23/2103
0 7 70025 2 130000



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 280
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 66/2013

Fondato nel 1892



Martedì 21 Ottobre 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

La serie Rai, anteprima al San Carlo per il Prix Italia Ricciardi, il commissario si abbandona all'amore

Luciano Giannini a pag. 12



La rinuncia Sinner dice no alla Coppa Davis «Una scelta difficile»

Vincenzo Martucci a pag. 19



Napoli, due sfide clou in 5 giorni: stasera in Champions contro il Psv e sabato al Maradona contro l'Inter FORZA AZZURRI, TORNIAMO A RIVEDER LE STELLE

VIETATO FALLIRE: PER LA CLASSIFICA E PER L'AUTOSTIMA

di Francesco De Luca

È evidente che una stagione non si possa aprire e chiudere in autunno. Ma è altrettanto chiaro che le due partite che attendono il Napoli in cinque giorni - stasera a Eindhoven contro il Psv e sabato al Maradona contro l'Inter - rappresentano un importante smodo. Gual a fallire.

Continua a pag. 38



Servizi da pag. 15 a 17

L'allenamento prima della partenza per l'Olanda NEAPHOTO, ALESSANDRO GAROFALO

La gara in Olanda CONTE: SERVE PAZIENZA MA DOBBIAMO CONCRETIZZARE DI PIÙ

L'invito Pino Taormina a pag. 15

La leggenda del Psv VAN DE KERKHOFF INCORONA GLI AZZURRI: «TRA LE PIÙ BELLE»

Taormina a pag. 17

L'editoriale Verso il vertice Trump-Putin LA LUNGA TREGUA DA COSTRUIRE

di Stefano Silvestri

Quello che sappiamo è che la preparazione di un nuovo vertice tra Donald Trump e Vladimir Putin, in Ungheria, sta procedendo rapidamente. Sappiamo anche che la discussione riguarderà la guerra in Ucraina e che Volodymyr Zelenskyy vorrebbe partecipare, o in un incontro a tre o con un incontro parallelo con il Presidente americano. Ma su questo punto cruciale non sembra ci sia ancora un accordo. Le voci di corridoio parlano di forti pressioni americane sull'Ucraina perché accetti almeno alcune delle richieste russe. Allo stesso tempo però, almeno sino ad ora, non sembra affatto che da parte americana si sia disposti ad avallare quella sconfitta dell'Ucraina che Mosca vorrebbe, ma non è riuscita ad ottenere con le armi.

È difficile immaginare un compromesso di pace che appaia accettabile ad ambedue i contendenti: il quadro più volte delineato da Putin per una pace stabile richiederebbe la capitolazione di Zelenskyy e la fine dell'indipendenza ucraina. Ma, esattamente come nel caso di Gaza, la soluzione del problema potrebbe essere quella di non ricercare subito un accordo di pace e di puntare invece tutte le carte su un congelamento della guerra sulla attuale linea del fronte (probabilmente con alcuni scambi marginali di territori per rendere la linea meno frastagliata). Il congelamento, una tregua di lunga durata, non è una pace.

Continua a pag. 39

Zelensky: la guerra può finire

► L'apertura del leader ucraino in vista del vertice di Budapest. Trump: possibile dividere il Donbass. Meloni: ok alle sanzioni su Putin e linea del fronte congelata

di Fabrizio Galimberti

L'analisi

Una costante della guerra commerciale scatenata da Donald Trump con i dazi (il "bastone") contro tutto e contro tutti, sta nella "carota": se venite a produrre in America quei beni colpiti dai dazi, la scamerete. Questa "carota"

L'AUTOGOL
DI TRUMP
NELLA PARTITA
COMMERCIALE

ha due aspetti. Il primo è quello appena menzionato: per esempio, un esportatore vietnamita di minuterie metalliche o un esportatore italiano di piastrelle non pagheranno dazi se mettono su fabbriche di minuterie o di piastrelle nell'Ohio o nella Carolina del Sud.

Continua a pag. 39

Mauro Evangelisti e Francesco Bechis alle pagg. 2 e 3

L'intervista Il ministro per gli Affari europei Foti: «Patto con la Ue al Mezzogiorno risorse per casa acqua e energia»

Nando Santonastaso a pag. 4

Cambio di paradigma Dossier Unioncamere Sud, boom di imprese: la crescita trainata da Campania e Sicilia

Santonastaso a pag. 5

A Roma battesimo del movimento di Onorato Rete civica dei sindaci con Manfredi e Salis «I partiti ci ascoltino»

L'invito Luigi Roano a pag. 7

Legati ad ambienti di estrema destra Assalto al pullman, 3 arresti in cella ultrà del Rieti basket

Giorgio Bernardini e Valeria Di Corrado alle pagg. 8 e 9
Il commento di Guido Trombetti a pag. 38

Riaperto il murale di Maradona. L'intesa: spazio pubblico gestito da privati Nel segno di Diego, festa ai Quartieri

Gennaro Di Biase in Cronaca



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 147 - N° 280
Sped. in A.P. 08/03/2003 conv. L. 48/2004 art.1 c.1 DD.MM.

NAZIONALE

Martedì 21 Ottobre 2025 • Ss. Orsola e compagne

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Crescentini è Tattilo

**Mrs Playmen
la donna che
sdoganò l'eros**

Palazzo a pag.17



**Alla Festa del cinema
L'inno alla libertà
firmato Lawrence
e Guerriore**

Alò e Satta alle pag. 20 e 21



**I voti al basket Usa
Belinelli e la Nba
«Wembanyama
il prossimo re»**

Petrelli nello Sport



**Regole e contributi
CENTRALISMO
EUROPEO
UN FRENO
ALL'ECONOMIA**

Andrew Spannaus

Nell'attuale fase di trasformazione strategica e incertezza economica, si sente spesso dire che l'Europa deve essere unita per contare di più a livello internazionale. Una riforma delle strutture sovranazionali dovrebbe rendere più agevoli le decisioni comuni, introducendo ad esempio il voto a maggioranza anziché all'unanimità.

In questo dibattito si rischia di mettere il carro davanti ai buoi. Per convincere gli Stati membri ad accettare una procedura decisionale più incisiva, occorre prima affrontare i problemi di fondo dell'Ue, che minano la fiducia di cittadini e rappresentanti politici. Da una parte c'è il nodo della politica estera, dove si cerca un equilibrio tra la difesa della sovranità ucraina e una via diplomatica con la Russia di Vladimir Putin. Più cruciale ancora per il funzionamento dell'Unione è però la struttura delle decisioni economiche, da sempre considerata la chiave dell'integrazione europea.

Restano da discutere le regole monetarie e quelle sulla concorrenza, scritte per l'epoca della globalizzazione, non per l'attuale scenario di competizione tra grandi potenze. Dal Patto di stabilità, definito "stupido" ma poi aggiornato senza modificarne l'impianto concettuale, ai limiti imposti alla Bce nel garantire la stabilità del debito pubblico, l'Ue fatica a impostare una nuova politica industriale e di investimento. È qui che si gioca la sfida decisiva per l'efficacia della finanza pubblica.

Continua a pag. 23

Il segnale di Zelensky: «La guerra può finire»

► Trump: possibile dividere il Donbass, difficile Kiev vinca

ROMA In vista del vertice di Budapest, Zelensky si sbilancia: «Siamo vicini a una possibile fine della guerra». E Trump: «L'Ucraina può ancora vincere, ma non penso che ci riuscirà. Dividiamo il Donbass, così come è ora».

Bechis ed Evangelisti alle pag. 2 e 3

**Bozza della Manovra: la norma non c'è. Affitti brevi, FI e Lega frenano
Statali, giallo sulla detassazione degli aumenti**

ROMA Nella bozza della Manovra approvata nel Cdm di venerdì, il pacchetto da 500 e passa milioni per i contratti del pubblico impiego non sembra essersi materializzato. E con lui è scomparsa la norma principe, vale a dire la detassazione per gli aumenti contrattuali dei pubblici dipendenti al pari di quanto previsto per i privati. E s'innammina la polemica politica sull'aumento delle tasse sugli affitti brevi. Una «scelta sbagliata», per Forza Italia. Ma anche la Lega, solitamente in disaccordo con FI, è critica.



Ajello, Bassi, Dimito e Pira alle pag. 4 e 5

La nuova offerta

**Btp Valore sprint
Subito richieste
per 5,4 miliardi**

ROMA Il nuovo Btp Valore ha fatto il pieno di ordini nel giorno del debutto. I risparmiatori hanno sottoscritto 154 mila contratti, per quasi 5,4 miliardi di euro. Amoroso a pag. 14

Assalto al pullman, 3 arresti

► In cella gli ultrà del Rieti basket che hanno ucciso con una pietra il secondo autista del bus del Pistoia
Indagato un quarto tifoso. Sono legati ad ambienti di estrema destra: recuperata la chat del gruppo

Jannik rinuncia alle finali di Bologna. E punta tutto sull'Australia



Sinner dice no alla Davis con l'Italia

Jannik Sinner mentre festeggia la Coppa Davis vinta contro l'Australia nel 2023 Martucci nello Sport

Bernardini, Di Corrado e Mozzetti alle pag. 10 e 11

Liposuzione all'estero manager di Frosinone muore dopo 20 giorni

► Lunga agonia di Milena Mancini, 56 anni
Perforato l'intestino durante l'intervento

Michela Allegri

Il viaggio in Turchia con la figlia per sottoporsi ad un intervento di liposuzione addominale in una clinica privata. Poi, la tragedia: Milena Mancini, imprenditrice di Isola del Liri (Frosinone) di 56 anni, è morta dopo 20 giorni di ricovero in terapia intensiva nell'ospedale universitario di Istanbul. Fatale, a quanto sembra, una perforazione dell'intestino.



A pag. 13

Milena Mancini

Macerata, sentenza choc

**Assolto dallo stupro
«Lei non era vergine
sapeva cosa rischiava»**

Federica Pozzi

«Aveva già avuto rapporti dunque era in condizione di immaginarsi i possibili sviluppi della situazione». Lo scrivono nero su bianco i giudici del Tribunale di Macerata nella sentenza con la quale hanno assolto un uomo dall'accusa di violenza sessuale nei confronti di una 17enne. La ragazza aveva denunciato la violenza a bordo di un'auto. I giudici: «Ha accettato di appararsi, doveva aspettarsi».

A pag. 12

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

BUSTINE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

FLACCONCINI

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

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

Il Segno di LUCA

BILANCIA, CON ENTUSIASMO

Poco prima che il Sole si sposti, i due luminari si congiungono nel tuo segno. Nel cielo la Luna Nuova è invisibile ma porta in sé il germoglio di qualcosa che farà crescere nel corso dei prossimi undici mesi. Sembra che molte cose siano impennate sul lavoro, settore nel quale desideri fare con grande entusiasmo cose che ti diano maggiore visibilità. La presenza di ostacoli e resistenze non ti frena ma ti incita a fare un salto. **MANTRA DEL GIORNO** La fuga è provocata dall'inseguire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

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

il Resto del Carlino

(*) A Rovigo IL RESTO DEL CARLINO con "LA VOCE NUOVA DI ROVIGO" Euro 1,50 - non vendibili separatamente - iniziativa valida a Rovigo e provincia
 (*) QN CARLINO € 1,60 e VANITY FAIR € 0,20 abbinamento non vendibile separatamente € 1,80 totale - iniziativa valida per la Provincia di Imola

MARTEDÌ 21 ottobre 2025
 1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
 www.ilrestodelcarlino.it



UE DISARMATA

BOLOGNA Esposto dei familiari delle vittime

**Quella lunga scia di carabinieri uccisi
 Spunta la Uno Bianca**

Bianchi a pagina 15



BOLOGNA L'inchiesta

Alluvione 2024, si valuta il disastro ambientale

Gabrielli e Tempera a pagina 16



Scontro sugli affitti brevi Pensioni, stop a Quota 103

Forza Italia e Lega: no all'aumento della cedolare secca. Poi la divisione sulle banche
 Nella manovra manca anche Opzione donna. Aumenti di 20 euro solo agli over 70

Marin e
 Edoardo Narduzzi
 a pagina 10

I rapporti con l'America

**Trump su Kiev:
 arriverà l'intesa
 Il post sull'Italia
 è un caso, Meloni:
 non tratto da sola**



Coppari e Ottaviani alle p. 6 e 7

La tregua fragilissima

**Israele, ancora bombe
 Vance oggi a Gaza**

Prosperetti a pagina 8

**Assalto al bus dei tifosi del Pistoia
 basket, i figli dell'autista 65enne
 ucciso: «Siamo distrutti dal dolore»
 Meloni: gesto vigliacco. Si indaga
 su ultrà di destra del Rieti
 Tre fermati per omicidio volontario**



Benigni, Cinaglia, Scarcella, Paoli, G. Rossi e Matteo Massi da p. 2 a p. 5

DALLE CITTÀ

DA PIACENZA A RIMINI La denuncia di Vignali



**Farmaci, vendite
 in calo: «La gente
 si cura meno,
 è colpa del ticket»**

Servizio a pagina 19

BOLOGNA Un ospite colpito al fegato

**Cas, violenta rissa a coltellate
 Aggressore arrestato, tre feriti**

In Cronaca

BOLOGNA Annunciate altre 2 strutture in centro

**Finalmente riapre la Staveco
 I posti auto ora sono 300**

Moroni in Cronaca

IMOLA Il premio del 'Gambero Rosso'

**Il San Domenico
 ha la miglior
 carta dei vini
 in Italia**



Masetti in Cronaca

Il femminicidio di Milano

Sfilata di testimoni in procura

**Massacrata dall'ex
 con 30 coltellate
 Gli amici di Pamela
 sentiti dalla polizia:
 «Era un rapporto
 fatto di violenze»**

Giorgi a pagina 13



Jannik Sinner alla Coppa Davis 2023

Dopo le vittorie nel 2023 e 2024
 boccone amaro per l'Italia

**Sinner rinuncia
 alla Coppa Davis
 «Una scelta
 difficile»
 Ma si scatenano
 le polemiche**

Ga. Tassi nel QS

SUSTENIUM PLUS 50+
 ENERGIA FISICA E MENTALE

SUSTENIUM PLUS 50+
 ENERGIA FISICA E MENTALE

BUSTINE
 FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

FLACONCINI

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON Vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!!

A. MENARINI

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

MARTEDÌ 21 OTTOBRE 2025

IL SECOLO XIX

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
CORSO BUENOS AIRES, 98
GENOVA
WWW.GOLDINVESTBERRA.IT

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,00 € con Tuttoporti ad AT, AL, C4, C2, D0 € con Tuttoporti ad IM, SP, SV, coned, Levante) - Anno CXXXIX NUMERO 248 - COMMA 20/B SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - **BLUEMEDIAS.R.L.** - Per info pubblicità sul IL SECOLO XIX: www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5389.200

FLASH MOB OGGI A GENOVA

IO CHE NON HO MAI PICCHIATO UNA DONNA

MICHELE BRAMBILLA

Oggi alle 17.30 a Genova, in piazza De Ferrari, si terrà un flash mob di uomini (nel senso di maschi) che vogliono dire basta alla violenza contro le donne. L'ha organizzato *White Dove*, un'associazione fondata dal psicologo Arturo Sica, ed è sostenuto da Regione e Comune. Sarebbe bello invitare tutti ad andarci: ma mi rendo conto che, tra noi maschi, si fa ancora fatica.

Infatti. Quando ammazzano una donna, ci crediamo estranei al fatto. «Io non ne ho mai picchiata una e mai ne picchiere», ci diciamo. Ed è sicuramente vero. Quindi, non è un problema nostro.

Eppure quello che i promotori del flash mob vogliono dire è proprio che «è un problema nostro». L'idea di essere padroni di una donna, infatti, entra subdolamente nel nostro fare e pensare quotidiano, ci entra perché è radicato da secoli. Si fa un gran ridere sulla declinazione di certi vocaboli che definiscono un mestiere: sindaca, avvocat, magistrata, questora, prefetta, architetta, ingegnera. Ma non si riflette sul fatto che, al contrario, nessuno ride se sente dire cameriera, sarta, infermiera, mondina, portinaia, cuoca. Sarà forse perché quei mestieri sono da sempre considerati umili?

E poi. Noi che non abbiamo mai picchiato le donne siamo sicuri di non aver mai fatto battute gravi sul loro conto? Di non aver pensato che se uno dei due deve rinunciare al lavoro è meglio che sia sempre lei? Siamo sicuri di non aver mai sbirciato dentro il suo cellulare? Di non aver mai pensato che una donna adultera le botte se le va a cercare, così come si va a cercare uno stupro colei che va in giro di notte, magari con la gonna corta, magari ubriaca?

Inutile illudersi: i femminicidi ci saranno sempre. Ma più che inasprire le pene (non serve a niente: chi uccide la ex se ne frega, a volte si ammazza a sua volta) pensiamo a cambiare un po' anche questa nostra cultura di cui fatichiamo ad accorgerci. «Un problema nostro», dice *White Dove*. Un'associazione simile che è nata a Parma e si chiama *Maschi che si immischiano* completa così il motto: «Il problema siamo noi. Ma noi siamo anche la soluzione».

© RIPRODUZIONE DI GENOVA

LA RICHIESTA DELL'AVVOCATURA AL PROCESSO PER IL CROLLO DEL 2018. SE CONDANNATI, A PAGARE SARANNO GLI IMPUTATI E NON ASPI, CHE HA PATTEGGIATO

Morandi, lo Stato presenta il conto «Danni all'Italia per 263 milioni»

Oltre 250 milioni di risarcimento a carico degli imputati, laddove scattasse per loro una condanna. È questa la conclusione degli avvocati dello Stato Giorgio Lembeck e Maria Chiara Ghia, al processo sulla strage del Ponte Morandi, 43 vittime il 14 agosto 2018 nel crollo del viadotto sull'A10. Nel dettaglio, i due magistrati hanno quantificato un «danno patrimoniale» (dal crollo dell'opera alla gestione e alle ripercussioni concrete dell'emergenza) di 66 milioni e 557 mila euro per la Presidenza del Consiglio e di 197 milioni per il ministero delle Infrastrutture, oltre a una componente «non patrimoniale» che sarà circoscritta in altra sede. A pagare sarebbero i singoli imputati, qualora condannati. Il concessionario Autostrade per l'Italia invece ha già patteggiato un risarcimento da 30 milioni insieme a Spea Engineering.

MATTEO INDICE / PAGINA 5



Le ricerche dei vigili del fuoco dopo il crollo, nel 2018

L'IRONIA DEL PD: «QUESTA LEGGE DI BILANCIO È FIGLIA DI NESSUNO». PENSIONI, I 20 EURO DI AUMENTO DELLE MINIME ANDRANNO SOLO AGLI OVER 70

Manovra, liti nel governo

Forza Italia contro la stangata sugli affitti brevi: «Non informati». Salvini e Tajani, scintille sulle banche

Dopo il via alla manovra, riprendono gli scontri in maggioranza e tra i ministri. Forza Italia contesta l'aumento della tassazione sugli affitti brevi. Salvini minaccia prelievi più significativi sulle banche e riceve l'altolà di Tajani. **SERVIZIO / PAGINE 2 E 3**

LA CONVENTION DI ROMA

Emanuele Rossi / PAGINA 4

Salis a Progetto civico: «Destra in difficoltà con i progressisti uniti»

Davanti a una platea di sindaci e amministratori del centrosinistra, la prima cittadina di Genova Salis è intervenuta alla convention di Progetto civico con un appello all'unità.

LA BOZZA ALLO STUDIO

Alberto Quarati / PAGINA 11

Riforma dei porti, le Authority in rosso chiuso dopo 2 anni

Emergono nuovi particolari sulla riforma dei porti, ormai quasi ultimata. Secondo le ipotesi, le Authority verrebbero 197 milioni l'anno alla nuova società Porti spa e dopo 2 anni di bilanci in rosso saranno chiuse.

RIETI, TRE FERMATI PER L'AUTISTA UCCISO DAGLI ULTRÀ DEL BASKET



A CHE PUNTO PUÒ ARRIVARE LA FOLLIA DEL TIFO SPORTIVO

Il pullman danneggiato dai sassi e la vittima, Raffaele Marianella **SERVIZIO / PAGINA 9**

ROLLI



LA NOMINA

La cybersicurezza dell'Europa parla genovese

Gilda Ferrari / PAGINA 6

Andrea Campora, genovese, managing director della divisione Cyber & Security Solutions, è il nuovo presidente di Ecsa, l'organizzazione europea che riunisce aziende, enti pubblici e agenzie, con il supporto della Commissione europea. «Gli attacchi producono danni stimati in 10 trilioni di dollari nel mondo».

L'ATTORE PRESENTA IL SUO NUOVO SPETTACOLO

Bizzarri: «Soltanto i dubbi ci salveranno»

CLAUDIO CABONA

Luca Bizzarri riparte da Genova, dove lo scorso marzo aveva rinviato l'inizio del suo nuovo spettacolo teatrale dicendo la verità: «Mi serve un po' di tempo». Ora lo spettacolo «Non hanno un dubbio» è pronto. «I dubbi sono importanti anche perché non ci sono più. Oggi bisogna sempre schierarsi». **L'ARTICOLO / PAGINA 31**



SLOW FOOD SCEGLIE GENOVA

Daniela D'Anna / PAGINA 22

Premio al minestrone di «Caccia c'a bugge»

Sorpresa alla presentazione delle Osterie d'Italia di Slow Food. Il piatto dell'anno è il minestrone genovese di «Caccia c'a bugge» di Campo Ligure.

80 1945-2025
coop AZIONI PER LA SOCIETÀ

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

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

80 1945-2025
coop AZIONI PER LA SOCIETÀ

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

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



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Manovra/1
Beni ai soci,
assegnazioni
e cessioni agevolate
anche per il 2026



Giorgio Gavelli
— a pag. 43

Manovra/2
Immobili,
torna in salita
l'atto di rinuncia
alla proprietà

Angelo Busani
— a pag. 43



UE DISARMATA



VALLEVERDE

FTSE MIB 42392,36 +1,52% | SPREAD BUND 10Y 79,33 -0,61 | SOLE24ESG MORN. 1556,80 +1,14% | SOLE40 MORN. 1583,10 +1,45% | Indici & Numeri → p. 47-51

Fisco, dall'Irpef alla casa ecco le novità Maxi interessi sulla rottamazione

La legge di Bilancio

Irpef, taglio per 12,5 milioni di contribuenti: sconti fino a 37 euro al mese

La rateizzazione delle cartelle in nove anni può arrivare al 35% di tasso

Prende forma la legge di Bilancio con un cospicuo pacchetto di disposizioni fiscali a di lavoro che incideranno in profondità sulla vita dei contribuenti. Si va, per esempio, dal mini taglio dell'Irpef che riguarderà 12,5 milioni di contribuenti con uno sconto massimo di 37 euro al mese alle disposizioni sul bonus casa e sugli affitti brevi. Per arrivare, poi, alla nuova rottamazione che dovrà fare i conti con interessi al 4% annuo. Interessi che potrebbero far salire il conto del 35,3% in nove anni. **Ferrazza, Latour, Mobili, Parente e Trovati** — a pag. 2-3 e 21

LE PRINCIPALI NOVITÀ

LOTTA ALL'EVASIONE

Stretta con compensazioni, Iva e banche dati

— Servizio a pag. 2-3

IMPRESE

Maxi ammortamenti con tetto a 20 milioni

Carminé Fotina — a pag. 6

LAVORO

Per i premi di produttività tassazione all'1%

Giorgio Pogliotti — a pag. 8

FAMIGLIA

Nuovo Isee dall'assegno unico al bonus bebè

Manuela Perrone — a pag. 9

FISCO E IMMOBILI

Bonus casa ancora per un anno al 50 e 36%

Giuseppe Latour e Giovanni Parente — a pag. 11

Il conto dei dazi: a rischio 16,5 miliardi di export negli Usa

Congiuntura Csc

Investimenti in ripresa ma nel terzo trimestre industria ancora in difficoltà

I nuovi dazi americani potrebbero ridurre le vendite italiane negli Usa di circa 16,5 miliardi nel medio periodo rispetto a uno scenario senza tariffe, pari al 2,7% dell'export totale. Lo si legge nella

congiuntura flash del Centro studi di Confindustria.

Se i dazi rappresentano la principale minaccia per il nostro export, la recente (e fragile) tregua tra Israele e Palestina attenua l'incertezza e il rientro del prezzo del petrolio abbassa i costi. In Italia c'è qualche segnale positivo per gli investimenti, ma nel terzo trimestre l'industria è ancora in difficoltà e i servizi continuano a crescere poco. Dazi Usa e dollaro svalutato continuano a erodere l'export, mentre il risparmio precauzionale frena i consumi.

Nicoletta Picchio — a pag. 25

IL PLENUM A PECHINO

Cina, nel terzo trimestre il Pil frena a +4,8% per le tensioni con l'America

Rita Fariguso — a pag. 14
— con l'analista di **Giuliano Noci**

I PIANI DI EDIZIONE

La holding dei Benetton pronta all'ingresso nell'asset management

Mariglia Mangano — a pag. 35



Alessandro Benetton. Presidente di Edizione, holding del gruppo di famiglia

PANORAMA

IERI A GAZA 45 MORTI

In Cisgiordania scatta la violenza dei coloni contro i coltivatori palestinesi di olive

Hamas «se romperà la tregua sarà annientato». La nuova minaccia di Trump arriva nel giorno in cui i due inviati Witkoff e Kushner erano in Israele per provare a sostenere il fragile cessate il fuoco. Gli inviati Usa hanno incontrato Netanyahu, mentre oggi arriva il vice presidente JD Vance. Intanto in Cisgiordania ricomincia, come ogni anno, la violenza dei coloni contro gli olivicoltori palestinesi. Impedendo il raccolto delle olive colpiscono duramente l'economia dei territori. — a pagina 17

PER LA 500 IBRIDA

Stellantis, 400 assunzioni in arrivo a Mirafiori

Stellantis assumerà 400 persone a Mirafiori per la produzione della 500 ibrida da novembre. Lo ha annunciato ai sindacati l'ad Antonio Filosa. A Melfi sarà prodotta la nuova Jeep Compass. — a pagina 26

LA GUERRA

L'Ue fa quadrato con Kiev: asset russi nel mirino e stop al gas

Antonella Scotti — a pag. 19

CAPITALI

Apple a Wall Street sfiora i 4 mila miliardi di valore

Apple è a un soffio dai 4 mila miliardi di capitalizzazione a Wall Street. Ieri il titolo della società è cresciuto del 4,5% a 263,7 dollari per azione. La capitalizzazione ha superato i 3,9 miliardi. — a pagina 37

OPERAZIONE DA 4 MILIARDI

Kering cede la divisione beauty a L'Oréal

Kering ha raggiunto un accordo vincolante con L'Oréal per la cessione della sua divisione bellezza per 4 miliardi. Previsto l'acquisto della maison Creed da parte di L'Oréal. Accordo con Armani a rischio. — a pagina 38

Salute 24

Lo studio Sette su 10 obesi con i nuovi criteri

Agnese Codignola — a pag. 32

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte
ilsolc24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



PEUTEREY

B'Tp Valore, al debutto ordini per 5,4 miliardi

Buoni del Tesoro

Titolo in emissione fino a venerdì, per i risparmiatori tasso crescente in tre scalini

Nel primo giorno di offerta il B'Tp Valore ha raccolto ordini per 5,4 miliardi con oltre 15 mila mila contratti sottoscritti. Il titolo sarà in emissione fino a venerdì, salvo chiusura anticipata. I tassi minimi garantiti sono pari al 2,60% per il primo, secondo e terzo anno, al 3,10% per il quarto e quinto anno e al 4% per il sesto e settimo anno. **Longo, Lops, Trovati** — a pag. 12

LA NUOVA STRATEGIA AMERICANA

Assalto Usa ai minerali critici: maxi scorte e quote di società

Sissi Bellomo — a pag. 38



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

La tregua è entrata ufficialmente in vigore, ma Hamas non intende rispettare gli impegni

Roberto Motta a pag. 10

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ROTTAMAZIONE QUINQUES

Si potranno estinguere i debiti fiscali e previdenziali senza sanzioni nè interessi, pagando solo il capitale e le spese

Stellato a pag. 22

PREVIDENZA

Dal 2027 ci vorrà un mese in più per mettersi in pensione (di vecchiaia o anticipata) e 3 mesi in più dal 2028

Cirioli a pag. 29

Se non versi la PA non ti paga

I liberi professionisti che forniscono prestazioni alla pubblica amministrazione non saranno pagati se non dimostrano la regolarità negli obblighi fiscali e contributivi

I liberi professionisti che forniscono prestazioni alla pubblica amministrazione potranno essere pagati soltanto se risultano in regola con gli obblighi fiscali e contributivi. E dovranno dimostrarlo quando battono cassa. Saranno poi assunti 718 magistrati l'anno prossimo e fino a duemila agenti di polizia penitenziaria tra il 2026 e il 2028. E' quanto prevede la bozza di legge di bilancio 2026.

Ferrara a pag. 23

PRIME VIDEO LA PREFERITA

Piattaforme in abbonamento, Netflix Italia perde il primato

Piazzotta a pag. 18

Vannacci si è rivelato un autentico bluff Ma Salvini avrà la forza di ridimensionarlo?



DI PIERLUIGI MAGNASCHI

Il tornante dell'eurodeputato Roberto Vannacci che era destinato (nelle intenzioni dello stesso generale dei paracadutisti e del segretario della Lega, Matteo Salvini) ad abbattere sulla Toscana rossa, facendole cambiare il colore politico o, almeno, attenuandolo di molto, si è rivelato un autentico bluff. Pochi dati confermano questa Waterloo politica ed elettorale. La Lega infatti ha preso in Toscana solo il 4% dei voti. Ciò significa che, se si fosse presentata da sola, non avrebbe avuto nemmeno un consigliere regionale, non avendo così superato nemmeno l'asta del 5% che consente,

continua a pag. 9

DIRITTO & ROVERSCIO

Il premier socialista spagnolo Sanchez, sostenitore convinto delle politiche LGBTQ e dell'eutanasia, ora vuole introdurre in Costituzione il diritto all'aborto. Plauso dalla sinistra europea. Invece il premier socialista sloveno Peco ha modificato la sua costituzione con una norma che entrerà in vigore il primo novembre: «La Repubblica slovena riconosce solo il sesso biologico di un uomo e di una donna» e «i genitori di un bambino sono la madre e il padre; la madre del bambino è una donna e il padre del bambino è un uomo». Sembrerebbero verità biologiche elementari. Ma, prima ancora dell'entrata in vigore della nuova norma, Fico, all'unanimità, è stato espulso dal Partito socialista europeo, che evidentemente ritiene l'agenda LGBTQ il fulcro della propria azione politica. Ma, fino a non molto tempo fa, la sinistra non era il partito dei lavoratori?



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

Prestito UniCredit

Per realizzare i tuoi progetti, come ad esempio cambiare finalmente lo stile del bagno. Promo valida dal 26.07.2025 al 19.12.2025 per importi da 3.001€ a 75.000€

Esempio			
Importo: 10.000€	Rata: 154€	Durata: 84 mesi	TAN fisso: 6,99% TAEG: 7,99%
L' erogazione del prestito è soggetta alla valutazione del merito creditizio.			
Costo totale del credito: 2.961,80€			
Importo totale dovuto: 12.961,80€			

Ti aspettiamo in Filiale o richiedilo online su:

unicredit.it/prestito

800.00.15.00



Disponibile anche con **buddy** la Filiale remota sempre aperta via chat 24/7 buddy.unicredit.it



Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le condizioni contrattuali del Prestito UniCredit consultare il modulo informativo europeo di base sul Credito al Consumo in Italia o sul sito unicredit.it/prestito. La presente è valida entro 30 giorni dalla data di apertura del conto Credito facile e della carta associata con il conto Credito facile. Il prodotto è offerto da UniCredit S.p.A. per residenti in Italia e soggetti alla valutazione del merito creditizio.

LA NAZIONE

MARTEDÌ 21 ottobre 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

UE DISARMATA

PERUGIA Quattro giovani indagati, ma nessuno di loro per omicidio

Assassinato a 23 anni Il movente è un giallo

Fiorucci a pagina 16



Scontro sugli affitti brevi Pensioni, stop a Quota 103

Forza Italia e Lega: no all'aumento della cedolare secca. Poi la divisione sulle banche. Nella manovra manca anche Opzione donna. Aumenti di 20 euro solo agli over 70

Marin e
Edoardo Narduzzi
a pagina 10

I rapporti con l'America

Trump su Kiev: arriverà l'intesa Il post sull'Italia è un caso, Meloni: non tratto da sola



Coppari e Ottaviani alle p. 6 e 7

La tregua fragilissima

Israele, ancora bombe Vance oggi a Gaza

Prosperetti a pagina 8

Assalto al bus del tifoso del Pistoia basket, i figli dell'autista 65enne ucciso: «Siamo distrutti dal dolore»
Meloni: gesto vigliacco. Si indaga su ultrà di destra del Rieti
Tre fermati per omicidio volontario

VERGOGNA

Benigni, Cinaglia, Scarcella, Paoli, G. Rossi e Matteo Massi da p. 2 a p. 5

DALLE CITTÀ

PISTOIA Si è dimesso a pochi mesi dai 75 anni



Il vescovo Tardelli lascia «Il caso Vicofaro mi ha provato»

Agati a pagina 15

EMPOLI Lavori alla Tinaia

Mancano i materiali Prolungato il cantiere

Servizio in Cronaca

MONTESPERTOLI A Montagnana

Il murale del polo scolastico per Maria e Angela Fresu

Fiorentino in Cronaca

EMPOLI A cinque mesi dall'incendio

Riconsegnate le chiavi del magazzino a Re.So



Cecchetti in Cronaca

Il femminicidio di Milano
Sfilata di testimoni in procura

Massacrata dall'ex con 30 coltellate Gli amici di Pamela sentiti dalla polizia: «Era un rapporto fatto di violenze»

Giorgi a pagina 13



Jannik Sinner alla Coppa Davis 2023

Dopo le vittorie nel 2023 e 2024
boccone amaro per l'Italia

Sinner rinuncia alla Coppa Davis «Una scelta difficile» Ma si scatenano le polemiche

Ga. Tassi nel QS

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

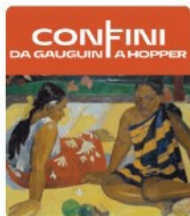
BUSTINE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

FLACONCINI

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

A. MENARINI





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

IN REGALO CON REPUBBLICA

Guida alla longevità
Il terzo volume
domani in edicola

Rspettacoli
Lawrence: la diversità
va difesa e abbracciata

di **ARIANNA FINOS**
a pagina 36



Martedì
21 ottobre 2025

Anno 50 - N° 249

Oggi con
Libro "Longevità - Esercizio fisico"

In Italia **€1,90**

L'assalto al bus da ultrà di destra

Rieti, tre fermati per l'omicidio dell'autista
Il piano contro i tifosi del Pistoia basket

I nuovi spazi
della violenza

di **GABRIELE ROMAGNOLI**

Palazzetti dello sport a porte chiuse, scontri fra tifoserie nelle strade, assalti a bar e pullman. A Rimini, Trieste, Venezia.
a pagina 4



● L'autista
morto
Raffaele Marianella
di 65 anni

A 24 ore dalla sassaia contro il pullman dei tifosi del Pistoia basket in cui è morto l'autista Raffaele Marianella, la procura di Rieti ha fermato tre ultrà degli ambienti dell'estrema destra.
di **BOCCI, FOSCHINI, MARCECA, MONACO e VIVALDI**
alle pagine 2, 3 e 4



LE IDEE

La svolta francese
in un furto
napoleonico

di **FRANCESCO MERLO**

C'è voglia di sovversione nella Francia al contrario, nella *grandeur* della criminalità e nella *petitesse* della politica. I ladri hanno svaligiato il Louvre "senza odio, senza armi e senza violenza" mentre ci sono l'odio, le armi e la violenza nell'imprigionamento dell'ex presidente della République. C'è l'annichilimento dello Stato che mette in galera lo Stato, che intanto è umiliato anche dalla *petitesse* del governicchio.

a pagina 15 con servizi di **GINORI**
e **PERILLI** alle pagine 12 e 13

Scontro sugli affitti brevi

Manovra, aumenta la tassa sugli Airbnb: proteste in maggioranza. Si riapre il dossier banche
Mattarella lancia un allarme sull'Europa: c'è chi vuole delegittimarla. E invoca una reazione

Proteste nella maggioranza contro l'aumento al 26% della cedolare secca sugli affitti brevi. Si prevede un nuovo incontro sulle banche tra il viceministro dell'Economia Leo e l'Abi. Le norme per il contributo a carico degli istituti sono ancora da stabilire. E Mattarella a Bruxelles difende l'Europa da chi la delegittima.
di **AMATO, COLOMBO, CONTE, GRECO e VECCHIO** alle pagine 8, 26 e 27



Ucraina, Rubio sente Lavrov
dalla Bulgaria il pass per Putin
L'Ue dice stop al gas russo

dal nostro corrispondente **PAOLO MASTROLILLI**

alle pagine 6 e 7 con servizi di **BRERA** e **TITO**

L'autunno di Praga
dove la normalità
non è più liberale

di **TIMOTHY GARTON ASH**

Se aprite la finestra in una stradina del centro di Praga, subito vi arriva il rumore delle ruote dei trolley sul pavé, segno di schiere di turisti in marcia verso il loro hotel o Airbnb. Mentre si inerpicano fino al Castello e riempiono i bar della Città Vecchia di un allegro vociare, i nuovi arrivati - molti probabilmente ignari della recente vittoria elettorale dei partiti nazionalisti populistici di destra - potrebbero avere l'impressione di trovarsi in un paese europeo come tanti.

a pagina 17

**Futuro
in corso.**

Crediamo che la transizione
sostenibile abbia bisogno
di comunità aperte e partecipative.
Anche adesso, anche qui.

edison

Diventiamo l'energia che cambia tutto.

● Jannik
Sinner non
parteciperà
alla Coppa
Davis che
ha già vinto
due volte



Davis, il gran rifiuto di Sinner
"L'ho già vinta due volte"

di **EMANUELA AUDISIO**

a pagina 41

Record di durata
ora Meloni
insegue Berlusconi

di **FILIPPO CECCARELLI**

Il governo di Giorgia Meloni entra nel palmares dei governi più longevi e il pensiero, più che all'impresa in sé, corre a questa classifica in perenne mutamento, per cui il potere si misura con la durata agonistica prima che sui risultati concreti o sulla stabilità. In cima, come record da battere, restano il Berlusconi bis, formatosi dopo la vittoria del 2001, poi via via appannatosi fino a duplicarsi in un governicchio e il Berlusconi quater.

a pagina 18

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

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

Censura di pubblicazione: A. Mancini & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: public@edimondini.it

La nostra carta pecuniaria
di emissioni è riciclata
e ha caratteristiche
in materia ambientale

NZ

LA CULTURA

Fosse: narrare è scavare
la propria spiritualità

GIULIO D'ANTONA — PAGINA 25



LA TELEVISIONE

Dieci anni di Netflix
sguardo del mondo nuovo

COMAZZI, NEUMANN DAYAN — PAGINE 26 E 27



IL DIALOGO

Guccini: il mio romanzo
che non riuscirò a scrivere

ALBERTO INFELISE — PAGINE 18 E 19

1,90 € II ANNO 159 II N.290 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MARTEDÌ 21 OTTOBRE 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

STRETTA SU CASE VACANZE E LOCAZIONI BREVI, FRATELLI D'ITALIA ISOLATA NELLA MAGGIORANZA

Tasse su banche e affitti
il governo si spacca

Tajani: "Si decide in tre". Salvini: "La finanza si lamenta? Alziamo il prelievo"

L'ANALISI

Meloni, benvenuta
tra noi "austeri"

ELSA FORNERO

L'hanno chiamata "austerità" e hanno inveito contro l'Europa che ci imponeva amare medicine e contro i governi tecnici "asserviti" a questa filosofia. — PAGINA 23

MALFETANO, MONTICELLI

Prima che il «miracolo» evocato da Giorgetti si compia ci vorranno settimane: la manovra è tornata ostaggio delle tensioni di maggioranza. CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 22 E 23

Se la politica urlata rivaluta anche Rumor

MARCOPOLLINI — PAGINA 23

LO SPETTACOLO

Tagli al cinema
lite Borgonzoni-Giuli

CAPRARA, CAPURSO — PAGINA 4

Lirica alla Disneyland
il piano del ministero

ALBERTO MATTIOLI — PAGINA 6

SINNER DICE NO ALLA CONVOCAZIONE PER LA FINALE DI DAVIS: DEVO PREPARARMI PER L'AUSTRALIA

"Italia, no grazie"

STEFANO SEMERARO



Caro Jannik, noi ti amiamo e tu?

GIULIA ZONCA — PAGINA 23

In un anno complicato da una squalifica e da qualche problema fisico, Jannik Sinner diserta la Coppa Davis — PAGINE 28 E 29

L'UCRAINA

Zelensky: la guerra
può finire davvero
Gas russo, stop UeAGLIASTRO, BRESOLIN,
LOMBARDO, SIMONI

Le diplomazie si muovono senza sosta in vista di un possibile vertice a Budapest tra Putin e Trump. E mentre Mosca e Washington annunciano che il ministro degli Esteri russo Sergey Lavrov e il segretario di Stato Usa Marco Rubio si sono parlati al telefono, Volodymyr Zelensky afferma di aver avuto a sua volta una conversazione col presidente francese Emmanuel Macron e di aver parlato con lui di «pressioni» sul Cremlino per mettere fine alla guerra. — PAGINE 8 E 9

L'INTERVISTA ALLA NOBEL

Scherbakova: lo Zar
si ferma con la forza

MONICA PEROSINO

Irina Scherbakova ha dedicato la vita a documentare gli orrori di Stalin. Nobel per la Pace, dice: «Putin non si fermerà, se non con la forza». — PAGINA 9

IL MEDIO ORIENTE

Gli Usa in Israele
per salvare la tregua

NELLO DEL GATTO

Un accordo ad ogni costo. Questo il mantra che guida le azioni di Trump verso il piano di pace a Gaza. TRINCHI — PAGINE 10 E 11

L'INCHIESTA

Furto al Louvre
da Londra agli Usa
l'invisibile rete
dei trafficanti

CECCARELLI, SAPEGNO

Ma che fine faranno adesso quegli otto gioielli di valore inestimabile rubati al Louvre? La storia ci insegna che qualche volta il colpo serve per ottenere un riscatto, per ricattare lo Stato, oppure per tenere l'opera per sé. Nella maggior parte dei casi i ladri agiscono su commissione o per vendere il tesoro trafugato. Per il furto della "Natività" del Caravaggio, il 17 ottobre 1969, nell'Oratorio di San Lorenzo a Palermo, i mafiosi sospettati dettero le spiegazioni più diverse. LEGATO — PAGINE 16 E 17

L'AUTISTA UCCISO

Assalto al bus
fermati tre ultras
Basket, la galassia
dei violenti

DE SANTIS, DIBLASIO, FAMÀ



Per la morte di Raffaele Marinella, secondo autista del bus dei giocatori del Pistoia basket attaccato da tifosi del Rieti, la procura reatina ha fermato tre persone: Manuel Fortuna e Kevin Pellicchia, 31 anni, Alessandro Barberini di 53 anni. Alcuni di loro sembrano simpatizzare per gruppi di ultradestra e sui social condividono immagini di Mussolini e iniziative di Casapound. Sono accusati di omicidio. — PAGINE 14 E 15

www.frattini.it

F

Frattini
RUBINETTI DAL 1958

Buongiorno

La British Library ha restituito a Oscar Wilde la tessera che gli aveva revocato dopo lo scandalo del processo e della condanna per grave indecenza pubblica, ovvero omosessualità. La restituzione è naturalmente simbolica, il processo è di centotrenta anni fa, cinque prima della morte di Wilde. E a me questi simboli di ravvedimento molto fuori tempo massimo fanno sempre un po' ridere, come chi toglie la cittadinanza onoraria conferita a Mussolini un secolo fa: dovrebbe invece confermarla e affigge la pergamena in piazza a testimonianza della perenne cortigianeria degli italiani. E infatti anche di Wilde alla fine abbiamo capito poco. Ci domandiamo — da qui — come fosse possibile, alla soglia del Novecento, condannare ancora i sodomiti ma lui, una volta scontata la pena a due anni di lavori for-

La ballata di oggi

MATTIA FELTRI

zati, uscì e scrisse *La ballata del carcere di Reading*. Non voleva dolersi della sua condizione di detenuto né dell'ingiustizia di essere stato punito per amore. Voleva riflettere sul destino dell'uomo, che è sempre portatore di una colpa e alcuni finiscono col pagarla anche per gli altri, affinché gli altri conservino il loro buon nome e la loro ipocrisia. Non è un invito al perdono o all'impunità, ma alla comprensione, poiché un abisso oscuro abita dentro ognuno di noi. Il protagonista della ballata si chiama Charles Thomas Wooldridge, Wilde racconta i suoi ultimi giorni e i suoi ultimi passi verso il patibolo. Charles è infatti colpevole di aver tagliato la gola alla moglie. Oggi porterebbe il titolo di femminicida, e anche oggi sarebbe indegno di comprensione. Senza nemmeno un Oscar Wilde dalla sua.



Paroli alle altre Autorità portuali: coordiniamoci

«Non c'è da stare soltanto in attesa della nuove leggi» GENOVA. Non occorre mettersi solo in attesa di atti legislativi nazionali: anche le Autorità portuali possono contribuire a semplificare e a dar vita ad «azioni di coordinamento volte a definire tempi, criteri e regole uniformi». A insistere su un «percorso di semplificazione e omogeneizzazione tra le Autorità» è stato Matteo Paroli, numero uno del sistema portuale di Genova-Savona, al convegno "Unire i porti, costruire il futuro", al quale - nell'ambito della conferenza Port & Shipping Tech e sotto l'egida di Assiterminal - hanno partecipato presidenti e commissari delle Autorità di Sistema Portuale. A giudizio del presidente dell'Authority genovese, nella pratica quotidiana delle norme italiane c'è spesso «una sovrapposizione di vecchie e nuove normative» e questo rende «estremamente complesso investire in Italia per gli operatori economici internazionali». Il dibattito, moderato da Roberta Busatto e coordinato dal presidente di Assiterminal, Tomaso Cognolato, puntava proprio ad «avviare un dialogo istituzionale tra i vertici portuali su strategie comuni per rafforzare la competitività del sistema marittimo nazionale». Dopo gli interventi introduttivi di Salvatore Deidda (presidente della commissione trasporti della Camera) e di **Rodolfo Giampieri** (presidente di **Assoporti**), è stata avviata la tavola rotonda tra i rappresentanti delle Autorità portuali. Per Paroli c'è bisogno di porre attenzione, ad esempio, ai regolamenti demaniali: ogni Authority - questo un aspetto-chiave - ne adotta uno in autonomia, nel rispetto della legge, ben venga invece «un'azione di sincronia e coordinamento tra le Autorità portuali» perché 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». Beninteso, a suo giudizio, non si tratta di imporre canoni identici per tutti - ogni porto ha le sue peculiarità e il proprio rapporto con il mercato - ma piuttosto di dare stabilità e prospettive sicure («se io investo un milione di euro nel porto di Genova devo sapere in quanto tempo quell'investimento verrà ammortizzato e che ulteriori investimenti potrò fare affinché generi ricchezza sul territorio»). Dal presidente dell'istituzione portuale si è fatto presente che l'Authority genovese ha già avviato «l'adozione di atti regolamentari più sintetici, chiari e operativi, condividendo con altre Autorità idee e pratiche che potranno essere replicate». Da non sottovalutare l'importanza della condivisione degli strumenti informatici: molte Autorità - è stato ribadito - dispongono di piattaforme telematiche avanzate: renderle interoperabili o adottare soluzioni già esistenti può accelerare il lavoro della pubblica amministrazione. In questo senso si colloca la logica del "riuso" che, secondo Paroli, «consente di risparmiare tempi e costi e di offrire agli operatori procedure uniformi nei vari porti».



Porti teu in overcapacity?

Riforma della riforma portuale: l'articolato Rixi che abbiamo anticipato - che naturalmente deve passare anche dalle Camere - punta dunque a coordinare lo sviluppo degli scali, oggi lasciato eccessivamente alla potenza dei singoli "protettori" partitici, con vari eccessi di infrastrutture concorrenziali tra porti vicini. Va bene? In linea di principio sì. Ma che sia tutto in mano in maniera esclusiva a due ministeri (infrastrutture-trasporti e economia-finanze, lo ricordo) senza nemmeno uno spiraglio per gli investitori privati - che pure sono spesso determinanti sul piano finanziario - sta facendo discutere. Per esempio: che ruolo avrebbe **Assoporti**, che sembra cancellata o passata in subordine? E lo stanziamento di partenza di 500 milioni non è uno scherzo di cattivo gusto, una misera briciola rispetto alle reali esigenze? Si sottovaluta la portata dei traffici marittimi per l'economia nazionale? Dal vertice dei giorni scorsi alla "Genoa Shipping Week" è emersa anche un'analisi inquietante sulla portualità nazionale: che, nel mutare delle grandi rotte delle full-container determinata anche dal neo-protezionismo Usa e dal ridimensionamento strategico del Mediterraneo, si vada determinando una over-over-capacity dei nostri scali container, con conseguente spreco di risorse pubbliche e possibili tagli a quelle private, inadeguatezza degli scali di medie dimensioni e di reti stradali e ferroviarie di servizio. Una indiretta conferma sembra venire proprio dal primo operatore mondiale del comparto navale dei teu, Gianluigi Aponte. La sua Msc sta visivamente rallentando la crescita del parco delle mega-ship e facendo invece incetta di unità medio-piccole, più idonee ai porti emergenti di Paesi emergenti anch'essi. C'è chi mette in relazione questa nuova strategia con l'obiettivo Gaza, che se la pace di Trump dovesse consolidarsi sarà un enorme business per la ricostruzione. Ma basta solo la promessa trasformazione della disgraziata Striscia in un paradiso trumpiano? A.F.



"Porti d'Italia ridimensiona le Adsp nei compiti e nelle relative entrate"

"La nuova governance non prevede reali semplificazioni normative e regolamentari per evitare sovrapposizioni. E neppure procedure che accelerino la realizzazione delle opere portuali e il rilascio delle concessioni ai terminal operator". Il testo della "riforma portuale" comparso in questi giorni sulla stampa specializzata di settore, nonostante il lungo lavoro preparatorio, è assai probabile sia oggetto di affinamento in corso d'opera da parte dei dicasteri Mit e Mef. Tuttavia dallo stesso testo si evince l'architettura complessa di questo annunciato DDL. Quindi, a caldo, quale "vecchio dei porti", uomo libero, ormai pensionato effettivo, non aspirante a cariche, provo a esporre alcune prime e semplici osservazioni/considerazioni, senza essere esaustivo. Ravviso doveroso esprimere qualche premessa. Non possono essere dimenticate le incertezze del contesto politico ed economico internazionale, europeo e nazionale, che connotano e influenzano le transazioni commerciali, i traffici marittimi, le attività commerciali e industriali portuali, così come venendo alla nostra realtà portuale, il recente tuttora in atto periodo di commissariamento delle Adsp. Non va altresì dimenticato come la revisione della L. n. 84/94 operata negli anni 2016/2017 non sia stata compiutamente attuata in tutti i punti e aspetti, prova ne è ad esempio non avere voluto o potuto onorare il dettato dell'art. 11 ter (Conferenza Nazionale di coordinamento delle Adsp) nei punti: "coordinare e armonizzare a livello nazionale le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti portuali", nonché "le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale"; e "invitare alle riunioni della Conferenza i rappresentanti delle Associazioni datoriali e sindacali delle categorie operanti nel settore marittimo portuale". Inoltre va ricordato che sino ad oggi il c.d. "Fondo pro pensionamento" di lavoratori dei porti, di cui a specifica norma di legge, non è decollato e ciò risulta non imputabile alle parti sociali interessate. Infine, una volta che saranno completate le infrastrutture portuali in corso di realizzazione e quelle già progettate o programmate è probabile si abbia una sovracapacità di offerta rispetto ai traffici prevedibili nel breve e medio periodo. In questo quadro evolutivo, certamente non facile, va a collocarsi il disegno di riforma con il dichiarato intendimento di inserirlo tra le "misure" del Pnrr, forse per accelerare al massimo il dibattito parlamentare, dimenticandosi però che i rapporti italiani con gli uffici Ue di Bruxelles non sembrano in materia portuale fluidi e non pare sia stata risolta/conclusa con la Commissione Europea la intricata questione della tassazione delle entrate delle Adsp. Argomento centrale della riforma è (art. 5 ter) l'istituzione della Porti d'Italia Spa, avente come oggetto sociale lo sviluppo e la promozione della "Rete italiana della portualità" attraverso: a) lo svolgimento in regime di concessione dei servizi di interesse pubblico generale connessi alla realizzazione di investimenti strategici di rilevanza internazionale



10/20/2025 17:17 Luigi Robba

"La nuova governance non prevede reali semplificazioni normative e regolamentari per evitare sovrapposizioni. E neppure procedure che accelerino la realizzazione delle opere portuali e il rilascio delle concessioni ai terminal operator". Il testo della "riforma portuale" comparso in questi giorni sulla stampa specializzata di settore, nonostante il lungo lavoro preparatorio, è assai probabile sia oggetto di affinamento in corso d'opera da parte dei dicasteri Mit e Mef. Tuttavia dallo stesso testo si evince l'architettura complessa di questo annunciato DDL. Quindi, a caldo, quale "vecchio dei porti", uomo libero, ormai pensionato effettivo, non aspirante a cariche, provo a esporre alcune prime e semplici osservazioni/considerazioni, senza essere esaustivo. Ravviso doveroso esprimere qualche premessa. Non possono essere dimenticate le incertezze del contesto politico ed economico internazionale, europeo e nazionale, che connotano e influenzano le transazioni commerciali, i traffici marittimi, le attività commerciali e industriali portuali, così come venendo alla nostra realtà portuale, il recente tuttora in atto periodo di commissariamento delle Adsp. Non va altresì dimenticato come la revisione della L. n. 84/94 operata negli anni 2016/2017 non sia stata compiutamente attuata in tutti i punti e aspetti, prova ne è ad esempio non avere voluto o potuto onorare il dettato dell'art. 11 ter (Conferenza Nazionale di coordinamento delle Adsp) nei punti: "coordinare e armonizzare a livello nazionale le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti portuali", nonché "le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale"; e "invitare alle riunioni della Conferenza i rappresentanti delle Associazioni datoriali e sindacali delle categorie operanti nel settore marittimo portuale". Inoltre va ricordato che sino ad oggi il c.d. "Fondo pro pensionamento" di lavoratori dei porti, di cui a specifica norma di legge, non è decollato e ciò risulta non imputabile alle parti sociali interessate. Infine, una volta

Ship Mag

Primo Piano

e nazionale in opere infrastrutturali e in interventi di manutenzione straordinaria, nonché delle attività strumentali all'efficiente erogazione di tali servizi; b) lo svolgimento, in regime di mercato all'estero (sic!) e in Italia di attività di progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali attinenti alle attività marittime e portuali, nonché la realizzazione di consulenze, studi, ricerche, servizi anche di ingegneria nel settore delle infrastrutture portuali. Altre attività della Spa sono indicate nell'art. 5 quater e riguardano tra l'altro strategie di marketing. Risulta evidente la volontà di affidare alla società un ruolo centrale nella pianificazione, progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali portuali, anche all'estero. Non sarà tuttavia semplice ben tarare le "convenzioni" di cui all'art. 5 sexies di coordinamento tra la Spa, la Conferenza nazionale di cui all'art. 11 ter, le Adsp, anche e soprattutto per quanto concerne il trasferimento del personale da queste alla società medesima (vedasi commi 6 bis e ter art. 23). Ritengo non sarà agevole fare dialogare costruttivamente e in modi adeguatamente veloci ed efficienti la Spa, il Mit, le Adsp, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (che viene senza motivo ampliata nei compiti), le Capitanerie di porto. Il periodo transitorio per applicare il nuovo assetto di competenze probabilmente non sarà breve e potrà comportare altre incertezze nel quadro regolamentare, già di per sé complesso, con riverberi non virtuosi sull'operatività. Un aspetto delicato e innovativo riguarda il modello di finanziamento della nuova Spa, ai sensi del novellato art. 27 bis, che prevede tra l'altro una devoluzione alla medesima di parte consistente degli introiti Adsp a titolo di canoni concessori, tasse di ancoraggio e portuali. Sarà in avvenire assai probabile che diverse Adsp per mantenersi in equilibrio di bilancio aumentino i canoni concessori e autorizzativi, le tasse di ancoraggio e portuali mediante sopratasse, nonché i cosiddetti "diritti di porto". A mio avviso il disegno scaturente dal testo non sembra del tutto in linea, per quanto possa contare, con i contenuti delle risoluzioni di maggioranza e opposizione a suo tempo adottate dalla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati. In breve e nella sostanza, l'architettura e l'impostazione originaria e attuale della L. 84/94 vengono in modo significativo modificate, le Adsp vengono ridimensionate nei compiti e le relative entrate vengono sensibilmente ridotte; rimane lontano il ricordo della "battaglia" per il rafforzamento dell'autonomia finanziaria delle Adsp che vide attivarsi **Assoport**; si aprono diversi e nuovi interrogativi che dovrebbero indurre i vari attori portuali a meditare e valutare tutti gli impatti diretti e indiretti e le ricadute del nuovo ipotizzato assetto. Un'ultima e veloce considerazione: l'ipotesi di nuova governance non appare, a mio avviso, corroborata da disposizioni, attese da tempo, che riguardino reali semplificazioni normative e regolamentari anche in termini di competenze dei diversi soggetti pubblici onde evitare sovrapposizioni, effettive accelerazioni di procedure nella realizzazione delle opere portuali e nel rilascio delle concessioni ai terminal operator; non si rinvergono altresì previsioni atte a stimolare e incentivare nuovi investimenti da parte dei terminalisti o in genere dell'imprenditoria privata. *Ex segretario generale **Assoport** ed ex direttore Assiterminal.

(ARC) Eventi: Amirante, infrastrutture e logistica a servizio delle imprese

(AGENPARL) - Mon 20 October 2025 L'assessore al convegno "Nord Sus-Invest" a Capriva del Friuli. "Regione supporta e investe Consorzi di sviluppo industriale" Capriva del Friuli, 20 ott - "Il sistema dei Consorzi di sviluppo industriale rappresenta un elemento chiave per l'economia del Friuli Venezia Giulia ed è uno dei pilastri del nuovo Piano urbanistico della regione al quale stiamo lavorando. In questi anni, la Regione ha investito con determinazione nel potenziamento delle infrastrutture e della rete logistica a loro servizio, consapevole che la competitività delle nostre imprese passa anche da collegamenti efficienti, tempi certi e semplificazione amministrativa". Lo ha detto questa mattina l'assessore regionale alle Infrastrutture e territorio, Cristina Amirante, intervenuta alla terza edizione dell'evento "Nord Sud - Invest. La rete dei Consorzi industriali: innovazione e sostenibilità per la crescita del Paese", svoltosi a Villa Russiz a Capriva del Friuli. La giornata di confronto è stata promossa da Ficei (Federazione italiana Consorzi enti industrializzazione), in collaborazione con il Consorzio sviluppo economico del Friuli (Cosef), il Consorzio Ponte-Rosso-Tagliamento e il Consorzio Monfalcone-Gorizia. Amirante, oltre a portare i saluti dell'Amministrazione regionale, ha preso parte anche al panel dedicato a "Infrastrutture e strategie a servizio dei Consorzi di sviluppo industriale" - moderato dal vicedirettore esecutivo di Radio 24-Il Sole 24 Ore - durante il quale ha evidenziato tre direttrici principali su cui si sono concentrate le azioni della Regione Fvg negli ultimi anni: potenziamento della viabilità, rafforzamento del sistema logistico e semplificazione amministrativa. "Le nuove infrastrutture di connessione, in particolare sull'intermodalità? gomma-rotaia e sul potenziamento della rete dell'alta capacità? come si sta facendo sulla linea Venezia Trieste o ancora il fondamentale intervento sul "nodo di Udine", devono creare gli anelli mancanti di un sistema logistico che già in Friuli Venezia Giulia funziona piuttosto bene". "Abbiamo avviato e realizzato importanti interventi per migliorare la viabilità a servizio delle aree industriali, con particolare attenzione alla connessione tra le zone produttive e le principali arterie regionali e con i corridoi europei, in particolare verso il valico di Tarvisio e poi verso il nord Europa", ha spiegato Amirante, sottolineando che "una mobilità efficiente è condizione indispensabile per attrarre nuovi investimenti e garantire competitività alle imprese locali". A questo si aggiunge il lavoro svolto per rafforzare l'integrazione tra porti, interporti e zone industriali, in un'ottica di sistema. "Il Friuli Venezia Giulia - ha spiegato l'assessore - dispone di una rete logistica di assoluto rilievo nazionale: dai porti di Trieste e Monfalcone agli interporti di Cervignano, Gorizia e Pordenone. La Regione ha investito per migliorare l'intermodalità?



Agenparl

Trieste

e l'accessibilit? di queste infrastrutture, creando le condizioni per uno sviluppo sostenibile e integrato delle aree industriali". "L'altro tema cruciale - ha concluso Amirante - ? quello legato alle zone produttive di competenza comunale che sono al di fuori della capacit? attrattiva degli stessi Consorzi (le zone D2 e D3) sulle quali stiamo ragionando, con il collega assessore alle Attivit? produttive Sergio Emidio Bini, per capire quali interessare dalla nuova pianificazione regionale e quali invece mantenere cos? come stanno". ARC/LIS/ep 201502 OTT 25 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Vela: a Prosecco Doc Shockwave 3 la XII edizione del Gran Premio di Venezia

Grande spettacolo con la XII edizione del Gran Premio Velico di Città di Venezia - Venice Hospitality Challenge 2025. Lo scrive l'organizzazione della spettacolare regata di maxi yacht, che si è svolta come da tradizione nelle acque interne della città e ha visto Prosecco Doc Shockwave 3, skipper Mitja Kosmina con Michele Paoletti tattico e Stefano Spangaro alla randa, prendere il comando già pochi metri dopo la partenza situata davanti Punta della Dogana. Dopo aver superato Marta 07 timonata da Marta Benussi, Prosecco Doc Shockwave 3 ha mantenuto agevolmente la prima posizione fino al traguardo. Migliaia di persone assiegate sulle rive hanno ammirato la flotta accompagnata dai salti giocosi di un delfino davanti alle prue delle imbarcazioni. Un memorabile successo in una splendida giornata che ha permesso ancora una volta alla Serenissima di dare il meglio di sé. di seguito I vincitori di categoria Regata Prosecco Doc Shockwave 3 - skipper Mitja Kosmina HotelAdriatic Europa Hotel Danieli - skipper Gaspar Misic Crociera Anemos - skipper Diego Napolitano TP52Blu - skipper Matteo Fossati Il comitato di regata è stato presieduto da Gianfranco Frizzarin coadiuvato da

Emilia Barbieri, Giuseppe Gentile e Mauro Casson. Il palco delle premiazioni ha visto assegnare anche il Barcolana Venice Hospitality Trophy, trofeo Challenge assegnato considerando le migliori prove nella Barcolana Maxi Trofeo Portopiccolo e Venice Hospitality Challenge. Per la seconda volta consecutiva il trofeo è stato vinto da Anywave Safilens con al timone Alberto Leghissa. Il premio è stato consegnato da Mirko Sguario presidente dello Yacht Club Venezia, dal vice presidente della Società Velica Barcola Grignano Dean Bassi e dal direttore sportivo di Altomare Mauro Parladori. Il presidente dello Yacht Club Venezia e patron dell'evento Mirko Sguario: "la Venice Hospitality Challenge è un evento unico: portando il top della vela nel cuore di Venezia celebra una tradizione più che millenaria creando ogni anno un dialogo diretto tra sport e città e vedere le rive affollate di spettatori riempie di gioia." Ermelinda Damiano, presidente del Consiglio Comunale di Venezia, e Andrea Tomaello, vicesindaco e assessore allo sport, hanno portato i saluti della città ad una manifestazione che è entrata a pieno titolo nel cuore dell'Autunno Veneziano. "Le grandi vele nel cuore di Venezia non mancano mai di dare spettacolo e questa regata costituisce una importante tappa di avvicinamento al prossimo Salone Nautico in programma dal 27 maggio al 1 giugno 2026. Complimenti vivissimi allo Yacht Club Venezia e a Mirko Sguario per questa dodicesima Venice Hospitality Challenge ricca di emozioni." Ha infine ricordato Fabrizio D'Oria, Direttore Generale del Salone Nautico Venezia. Patrocinata dal Comune di Venezia, dalla Regione Veneto e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Venice Hospitality Challenge è supportata dai partner Vela Spa, Salone Nautico Venezia, Marina Militare, Venezia Le Città in Festa, Capitaneria di Porto,



Grande spettacolo con la XII edizione del Gran Premio Velico di Città di Venezia - Venice Hospitality Challenge 2025. Lo scrive l'organizzazione della spettacolare regata di maxi yacht, che si è svolta come da tradizione nelle acque interne della città e ha visto Prosecco Doc Shockwave 3, skipper Mitja Kosmina con Michele Paoletti tattico e Stefano Spangaro alla randa, prendere il comando già pochi metri dopo la partenza situata davanti Punta della Dogana. Dopo aver superato Marta 07 timonata da Marta Benussi, Prosecco Doc Shockwave 3 ha mantenuto agevolmente la prima posizione fino al traguardo. Migliaia di persone assiegate sulle rive hanno ammirato la flotta accompagnata dai salti giocosi di un delfino davanti alle prue delle imbarcazioni. Un memorabile successo in una splendida giornata che ha permesso ancora una volta alla Serenissima di dare il meglio di sé. di seguito I vincitori di categoria Regata Prosecco Doc Shockwave 3 - skipper Mitja Kosmina HotelAdriatic Europa Hotel Danieli - skipper Gaspar Misic Crociera Anemos - skipper Diego Napolitano TP52Blu - skipper Matteo Fossati Il comitato di regata è stato presieduto da Gianfranco Frizzarin coadiuvato da Emilia Barbieri, Giuseppe Gentile e Mauro Casson. Il palco delle premiazioni ha visto assegnare anche il Barcolana Venice Hospitality Trophy, trofeo Challenge assegnato considerando le migliori prove nella Barcolana Maxi Trofeo Portopiccolo e Venice Hospitality Challenge. Per la seconda volta consecutiva il trofeo è stato vinto da Anywave Safilens con al timone Alberto Leghissa. Il premio è stato consegnato da Mirko Sguario presidente dello Yacht Club Venezia, dal vice presidente della Società Velica Barcola Grignano Dean Bassi e dal direttore sportivo di Altomare Mauro Parladori. Il presidente dello Yacht Club Venezia e patron dell'evento Mirko Sguario: "la Venice Hospitality Challenge è un evento unico: portando il top della vela nel cuore di Venezia celebra una tradizione più che millenaria creando ogni anno un dialogo diretto tra sport e città e vedere le rive affollate di spettatori riempie di gioia." Ermelinda Damiano, presidente del Consiglio Comunale di Venezia, e Andrea Tomaello, vicesindaco e assessore allo sport, hanno portato i saluti della città ad una manifestazione che è entrata a pieno titolo nel cuore dell'Autunno Veneziano. "Le grandi vele nel cuore di Venezia non mancano mai di dare spettacolo e questa regata costituisce una importante tappa di avvicinamento al prossimo Salone Nautico in programma dal 27 maggio al 1 giugno 2026. Complimenti vivissimi allo Yacht Club Venezia e a Mirko Sguario per questa dodicesima Venice Hospitality Challenge ricca di emozioni." Ha infine ricordato Fabrizio D'Oria, Direttore Generale del Salone Nautico Venezia. Patrocinata dal Comune di Venezia, dalla Regione Veneto e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Venice Hospitality Challenge è supportata dai partner Vela Spa, Salone Nautico Venezia, Marina Militare, Venezia Le Città in Festa, Capitaneria di Porto,

Guardia Costiera, Corpo Militare dell'Ordine di Malta e Federazione Italiana Vela. Main sponsor: Generali Italia, Ca' Sagredo, Hotel Danieli, Palazzina G, Boscolo Bielo, Prosecco DOC, ABC Zattere. Sponsor tecnici: Alilaguna, Assonautica, Bellini Canella, MureaDritta, Panfido, Select, VYP.

Informazioni Marittime

Savona, Vado

Tornano le "Crociere della Musica" di Costa Crociere

In concomitanza con il Festival di Sanremo, la compagnia lancia due mini crociere di quattro giorni tra Genova e **Savona**. Costa Crociere torna a Sanremo con la Crociera della Musica. In occasione dell'apertura e della chiusura del Festival, la compagnia propone due esclusive mini crociere evento di 4 giorni a bordo di Costa Toscana, la nave ammiraglia della flotta.

Un'opportunità unica per vivere il più importante evento musicale italiano da una prospettiva straordinaria: quella del mare. Due gli itinerari tra cui scegliere:

Dal 21 al 25 febbraio, con partenza da Genova e arrivo a **Savona**, perfetta per chi non vuole perdersi l'energia dell'opening e la prima serata del Festival. Dal

25 febbraio al 1° marzo, con partenza da **Savona**, dedicata a chi vuole vivere le emozioni delle serate clou e della finalissima, immerso in un'atmosfera

unica. Durante l'intera crociera, gli ospiti di Costa Toscana, avranno anche la possibilità di scendere a terra per scoprire le bellezze della città di Sanremo e del suo territorio.

Per la prima volta, Costa firma una campagna interamente dedicata alla Crociera della Musica. Ideata dall'agenzia creativa LePub, la

campagna si compone di due momenti principali. Una fase "teaser", on air dal

16 al 18 ottobre su circuiti Digital Out Of Home (DOOH) nella città di Milano, con protagoniste delle coordinate geografiche, che indicano un punto preciso sul mare, e una domanda diretta rivolta al pubblico: "Hai mai visto Sanremo da qui?". Nessun riferimento diretto al brand, solo un messaggio implicito e suggestivo. A partire dal 19 ottobre prende il via la seconda fase, quella di "reveal", con una pianificazione che coinvolge TV e DOOH, i canali digitali e, nei giorni successivi, anche la radio. Con un tono ironico e coinvolgente, il concept si sviluppa sull'idea di poter aver accesso ad un punto di vista unico: tutti possono guardare il Festival, ma solo con Costa lo si può vivere da una prospettiva unica - a bordo di Costa Toscana, ormeggiata davanti a Sanremo - che rende l'esperienza ancora più memorabile. Il tono ironico e diretto invita il pubblico a cogliere un'occasione irripetibile, perché il posto per vivere il Festival da protagonista c'è, ma non per molto. Anche nel 2026, la Crociera della Musica di Costa - per il quinto anno consecutivo presente a Sanremo - si prepara a stupire con un palinsesto ricco di appuntamenti a tema musicale, che verrà svelato nelle prossime settimane. Un programma pensato per trasformare ogni momento a bordo in un'esperienza coinvolgente, tra performance entusiasmanti, spettacoli dal vivo e un'atmosfera di festa continua. Per chi volesse vivere il Festival da una prospettiva inedita, potrà farlo dal 21 al 28 febbraio 2026 a bordo di Costa Toscana, che sarà a Sanremo con due mini crociere evento riservate a un pubblico adulto e con disponibilità limitata. Le prenotazioni sono già aperte e disponibili presso tutte le agenzie di viaggio, sul sito www.costacrociere.it oppure contattando il Customer Center al numero 800.588589. Condividi Tag



In concomitanza con il Festival di Sanremo, la compagnia lancia due mini crociere di quattro giorni tra Genova e Savona. Costa Crociere torna a Sanremo con la Crociera della Musica. In occasione dell'apertura e della chiusura del Festival, la compagnia propone due esclusive mini crociere evento di 4 giorni a bordo di Costa Toscana, la nave ammiraglia della flotta. Un'opportunità unica per vivere il più importante evento musicale italiano da una prospettiva straordinaria: quella del mare. Due gli itinerari tra cui scegliere: - Dal 21 al 25 febbraio, con partenza da Genova e arrivo a Savona, perfetta per chi non vuole perdersi l'energia dell'opening e la prima serata del Festival. - Dal 25 febbraio al 1° marzo, con partenza da Savona, dedicata a chi vuole vivere le emozioni delle serate clou e della finalissima, immerso in un'atmosfera unica. Durante l'intera crociera, gli ospiti di Costa Toscana, avranno anche la possibilità di scendere a terra per scoprire le bellezze della città di Sanremo e del suo territorio. Per la prima volta, Costa firma una campagna interamente dedicata alla Crociera della Musica. Ideata dall'agenzia creativa LePub, la campagna si compone di due momenti principali. Una fase "teaser", on air dal 16 al 18 ottobre su circuiti Digital Out Of Home (DOOH) nella città di Milano, con protagoniste delle coordinate geografiche, che indicano un punto preciso sul mare, e una domanda diretta rivolta al pubblico: "Hai mai visto Sanremo da qui?". Nessun riferimento diretto al brand, solo un messaggio implicito e suggestivo. A partire dal 19 ottobre prende il via la seconda fase, quella di "reveal", con una pianificazione che coinvolge TV e DOOH, i canali digitali e, nei giorni successivi, anche la radio. Con un tono ironico e coinvolgente, il concept si sviluppa sull'idea di poter aver accesso ad un punto di vista unico: tutti possono guardare il Festival, ma solo con Costa lo si può vivere da una prospettiva unica - a bordo di Costa Toscana, ormeggiata davanti a Sanremo - che rende l'esperienza ancora più memorabile. Il tono ironico e diretto invita il pubblico a cogliere un'occasione

Informazioni Marittime

Savona, Vado

costa crociere crociere Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

PSA, al terminal Pra' via libera per ormeggiare due mega navi in contemporanea

Il Mit, per mezzo della Guardia Costiera di **Genova**, ha dato l'assenso all'avvio della fase di sperimentazione con due portacontainer lunghe 400 metri ciascuna PSA si prepara a stabilire un nuovo primato nel Mediterraneo: grazie all'autorizzazione 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 contemporane le navi Cosco Shipping Taurus e Evelyn Maersk, entrambe portacontainer da 20mila teu 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 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". Condividi Tag porti **genova**

Articoli correlati.



Il Mit, per mezzo della Guardia Costiera di Genova, ha dato l'assenso all'avvio della fase di sperimentazione con due portacontainer lunghe 400 metri ciascuna PSA si prepara a stabilire un nuovo primato nel Mediterraneo: grazie all'autorizzazione 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 contemporane le navi Cosco Shipping Taurus e Evelyn Maersk, entrambe portacontainer da 20mila teu 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 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

Torta kolossal e "dinner" per 3.600: il gran finale della "Genoa Shipping Week"

GENOVA. Una torta formato gigante preparata dall'Associazione Pasticceri Fepag Fipe-Confcommercio (e assemblata in loco attraverso un coinvolgente cooking show a cura dei pasticceri dell'Associazione): è stato questo che ha contrassegnato l'evento da primato che ha idealmente, con il Dinner, ha idealmente chiuso i battenti della "Genoa Shipping Week". Con 3.600 ospiti provenienti da ogni angolo del globo e garantendo la presenza di operatori marittimi che lavorano in cinque continenti, gli agenti e broker marittimi genovesi, coordinati da Assagenti hanno battuto ogni record alla cena di gala. Fino a una quindicina di anni fa - viene spiegato - i greci ne avevano l'esclusiva: con "Posidonia" proponevano all'intero mondo dello shipping e dei porti un evento unico, un'occasione per incontrarsi, fraternizzare e specialmente fare business, stavolta a **Genova** si è andati oltre. Ospitato nel Padiglione Jean Nouvel, il Dinner ha coinciso quest'anno con la celebrazione degli 80 anni di vita della associazione di categoria che raggruppa agenti e broker marittimi genovesi. Festeggiata con una maxi-torta che ha rappresentato il culmine 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.



Costa Crociere torna a Sanremo con due esclusive mini crociere evento a bordo di Costa Toscana

Ott 20, 2025 Genova - Costa **Crociere** torna a Sanremo con la Crociera della Musica. In occasione dell'apertura e della chiusura del Festival, la compagnia propone due esclusive mini **crociere** evento di 4 giorni a bordo di Costa Toscana, la nave ammiraglia della flotta. Un'opportunità unica per vivere il più importante evento musicale italiano da una prospettiva straordinaria: quella del mare. Per la prima volta, Costa firma una campagna interamente dedicata alla Crociera della Musica. Ideata dall'agenzia creativa LePub, la campagna si compone di due momenti principali. Una fase "teaser", on air dal 16 al 18 ottobre su circuiti Digital Out Of Home (DOOH) nella città di Milano, con protagoniste delle coordinate geografiche, che indicano un punto preciso sul mare, e una domanda diretta rivolta al pubblico: "Hai mai visto Sanremo da qui?". Nessun riferimento diretto al brand, solo un messaggio implicito e suggestivo. A partire dal 19 ottobre prende il via la seconda fase, quella di "reveal", con una pianificazione che coinvolge TV e DOOH, i canali digitali e, nei giorni successivi, anche la radio. Con un tono ironico e coinvolgente, il concept si sviluppa sull'idea di poter aver accesso ad un punto di vista unico:

tutti possono guardare il Festival, ma solo con Costa lo si può vivere da una prospettiva unica - a bordo di Costa Toscana, ormeggiata davanti a Sanremo - che rende l'esperienza ancora più memorabile. Il tono ironico e diretto invita il pubblico a cogliere un'occasione irripetibile, perché il posto per vivere il Festival da protagonista c'è, ma non per molto. Anche nel 2026, la Crociera della Musica di Costa - per il quinto anno consecutivo presente a Sanremo - si prepara a stupire con un palinsesto ricco di appuntamenti a tema musicale, che verrà svelato nelle prossime settimane. Un programma pensato per trasformare ogni momento a bordo in un'esperienza coinvolgente, tra performance entusiasmanti, spettacoli dal vivo e un'atmosfera di festa continua. Per chi volesse vivere il Festival da una prospettiva inedita, potrà farlo dal 21 al 28 febbraio 2026 a bordo di Costa Toscana, che sarà a Sanremo con due mini **crociere** evento riservate a un pubblico adulto e con disponibilità limitata. Due gli itinerari tra cui scegliere, pensati per offrire esperienze diverse ma altrettanto indimenticabili: Dal 21 al 25 febbraio, con partenza da Genova e arrivo a Savona, perfetta per chi non vuole perdersi l'energia dell'opening e la prima serata del Festival. Dal 25 febbraio al 1° marzo, con partenza da Savona, dedicata a chi vuole vivere le emozioni delle serate clou e della finalissima, immerso in un'atmosfera unica. Durante l'intera crociera, gli ospiti di Costa Toscana, avranno anche la possibilità di scendere a terra per scoprire le bellezze della città di Sanremo e del suo territorio. Le prenotazioni sono già aperte e disponibili presso tutte le agenzie di viaggio, sul sito www.costacrociere.it oppure contattando il



Ott 20, 2025 Genova - Costa Crociere torna a Sanremo con la Crociera della Musica. In occasione dell'apertura e della chiusura del Festival, la compagnia propone due esclusive mini crociere evento di 4 giorni a bordo di Costa Toscana, la nave ammiraglia della flotta. Un'opportunità unica per vivere il più importante evento musicale italiano da una prospettiva straordinaria: quella del mare. Per la prima volta, Costa firma una campagna interamente dedicata alla Crociera della Musica. Ideata dall'agenzia creativa LePub, la campagna si compone di due momenti principali. Una fase "teaser", on air dal 16 al 18 ottobre su circuiti Digital Out Of Home (DOOH) nella città di Milano, con protagoniste delle coordinate geografiche, che indicano un punto preciso sul mare, e una domanda diretta rivolta al pubblico: "Hai mai visto Sanremo da qui?". Nessun riferimento diretto al brand, solo un messaggio implicito e suggestivo. A partire dal 19 ottobre prende il via la seconda fase, quella di "reveal", con una pianificazione che coinvolge TV e DOOH, i canali digitali e, nei giorni successivi, anche la radio. Con un tono ironico e coinvolgente, il concept si sviluppa sull'idea di poter aver accesso ad un punto di vista unico: tutti possono guardare il Festival, ma solo con Costa lo si può vivere da una prospettiva unica - a bordo di Costa Toscana, ormeggiata davanti a Sanremo - che rende l'esperienza ancora più memorabile. Il tono ironico e diretto invita il pubblico a cogliere un'occasione irripetibile, perché il posto per vivere il Festival da protagonista c'è, ma non per molto. Anche nel 2026, la Crociera della Musica di Costa - per il quinto anno consecutivo presente a Sanremo - si prepara a stupire con un palinsesto ricco di appuntamenti a tema musicale, che verrà svelato nelle prossime settimane. Un programma pensato per trasformare ogni momento a bordo in un'esperienza coinvolgente, tra performance entusiasmanti, spettacoli dal vivo e un'atmosfera di festa continua. Per chi volesse vivere il Festival da una

Sea Reporter

Genova, Voltri

Customer Center al numero.

Il Pd della Liguria stronca la riforma dei porti: "Impone il centralismo burocratico"

Il segretario Natale: "Non risolve i problemi degli scali, toglie competenze ai territori, crea sovrastrutture, costose e inutili e non snellisce ma appesantisce la burocrazia portuale" **Genova** - "Quella per i porti è una riforma che non risolve i loro problemi, crea sovrastrutture, costose e inutili, e non snellisce ma appesantisce la burocrazia portuale". Così Davide Natale, segretario Pd Liguria. Secondo Natale, "la montagna ha partorito il topolino, nessun detto risulta più appropriato per definire quanto uscito dalla mente del ministero dei Trasporti dopo tre anni di continui annunci. La riforma voluta da Edoardo Rixi fa impallidire il centralismo borbonico, viene tolta qualsiasi competenza strategica ai territori a cui rimane il ruolo di passacarte". Il Pd ligure stronca dunque la "Porti d'Italia spa". "Ci auguriamo - prosegue Natale - che queste anticipazioni siano solo delle fake news, altrimenti assisteremo a una situazione pesante e grave. Basti pensare che gli affidamenti delle concessioni sopra i 20 anni saranno subordinate al parere vincolante del Mit, il segretario generale dovrà ricevere ugualmente per la sua nomina il parere del Ministero e gli investimenti principali più importanti messi in campo dalle diverse Autorità di sistema, saranno decisi sempre dalla società Porti d'Italia al cui interno, oltre i ministeri, saranno presenti anche tutte le diverse Autorità di sistema portuale del nostro Paese e non è difficile immaginare che le decisioni assunte subiranno gli effetti degli interessi, legittimi, delle diverse realtà, con il rischio di andare incontro a scelte distorte e poco oggettive. Gli investimenti inoltre saranno finanziati con quota parte degli introiti derivanti dalle tasse di ancoraggio e dalle tasse portuali. Alla faccia dell'autonomia dei porti tanto sbandierata dalla Lega e da Bucci. Una riforma che non risolve i problemi dei porti, che crea sovrastrutture, per noi costose e inutili, e che non snellisce ma appesantisce la burocrazia portuale".



Shipping Italy

Genova, Voltri

L'analisi di Sclaro Shipbrokers spiega perchè investire in navi ro-ro è un buon affare

Market report I nuovi regolamenti sulle emissioni creano una crescente necessità di rinnovo flotta e danno vita a un mercato a due livelli: quello delle navi più efficienti con noli più alti e quello delle navi meno efficienti con noli più bassi di Nicola Capuzzo **Genova** - Nonostante le incertezze geopolitiche e i prezzi elevati delle nuove costruzioni, investire oggi nei traghetti sarebbe consigliabile. Quanto, come e perchè lo ha spiegato Tommaso Sclaro, mediatore marittimo della società Sclaro Shipbrokers, intervenendo al Seminario sui noli organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti durante la Genoa Shipping Week L'analisi del comparto è partita da una descrizione dei sotto-mercati che compongono il business del trasporto marittimo di carichi rotabili, ovvero le car carrier, le navi per navigazione oceanica e infine quelle impiegate nei servizi di short sea shipping. "Tutti questi segmenti sono piuttosto consolidati e con un numero limitato di compagnie di navigazione; tuttavia l'ultimo, lo short sea shipping, è quello che presenta più operatori e il maggior numero di transazioni di noleggio navi" ha spiegato Sclaro.

Aggiungendo che "il Ro-Ro short sea shipping può essere definito come un mercato regionale in quanto a livello globale si possono individuare diversi bacini di utenza 'regionali' tra i quali i noli non sono necessariamente coerenti o uguali". Evidenziando come il bacino del Mediterraneo abbia un peso particolarmente significativo rispetto ad altri contesti competitivi europei (Mar Nero, Mare del Nord, Mar Baltico, ecc.), Sclaro ha elaborato un grafico per mostrare i livelli economici raggiunti dai noli marittimi delle navi ro-ro negli ultimi anni a seconda della capacità di carico garantita in metri lineari. "Nel grafico abbiamo individuato quattro gruppi con relativi livelli di nolo e andamento negli ultimi 5 anni. Ci tengo a sottolineare - ha precisato il vertice di Sclaro Shipbrokers - che non esistono rapporti pubblicamente disponibili che presentano questi dati ma quello che vedete è il risultato delle informazioni raccolte negli anni dal nostro ufficio attraverso il nostro network e debitamente archiviato per avere sempre dei dati di riferimento che ci possano aiutare a guidare i ns clienti". Questo è il quadro emerso: navi fino a 1.500 metri lineari la cui rata di nolo media nel 2025 base Time Charter è stata Euro 11,700/giorno; navi tra 1.500 e 2.500 metri lineari con rata di nolo media nel 2025 base Time Charter a Euro 15.000/giorno (interessante sottolineare che l'età media delle navi di questo size è di 26 anni); navi tra 2.500 e 3.900 metri lineari con rata di nolo media nel 2025 base Time Charter Euro 22.500/giorno; navi tra 4.000 e 5.000 metri lineari con rata di nolo Time Charter media nel 2025 di Euro 26.000/giorno. Le navi nel segmento oltre i 5.000 metri lineari sono controllate da pochissimi operatori e le transazioni sono troppo poche per poter raccogliere abbastanza dati utili. "In termini generali i livelli di nolo nel tempo sono stati piuttosto stabili, certamente non volatili



Market report I nuovi regolamenti sulle emissioni creano una crescente necessità di rinnovo flotta e danno vita a un mercato a due livelli: quello delle navi più efficienti con noli più alti e quello delle navi meno efficienti con noli più bassi di Nicola Capuzzo **Genova** - Nonostante le incertezze geopolitiche e i prezzi elevati delle nuove costruzioni, investire oggi nei traghetti sarebbe consigliabile. Quanto, come e perchè lo ha spiegato Tommaso Sclaro, mediatore marittimo della società Sclaro Shipbrokers, intervenendo al Seminario sui noli organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti durante la Genoa Shipping Week L'analisi del comparto è partita da una descrizione dei sotto-mercati che compongono il business del trasporto marittimo di carichi rotabili, ovvero le car carrier, le navi per navigazione oceanica e infine quelle impiegate nei servizi di short sea shipping. "Tutti questi segmenti sono piuttosto consolidati e con un numero limitato di compagnie di navigazione; tuttavia l'ultimo, lo short sea shipping, è quello che presenta più operatori e il maggior numero di transazioni di noleggio navi" ha spiegato Sclaro. Aggiungendo che "il Ro-Ro short sea shipping può essere definito come un mercato regionale in quanto a livello globale si possono individuare diversi bacini di utenza 'regionali' tra i quali i noli non sono necessariamente coerenti o uguali". Evidenziando come il bacino del Mediterraneo abbia un peso particolarmente significativo rispetto ad altri contesti competitivi europei (Mar Nero, Mare del Nord, Mar Baltico, ecc.), Sclaro ha elaborato un grafico per mostrare i livelli economici raggiunti dai noli marittimi delle navi ro-ro negli ultimi anni a seconda della capacità di carico garantita in metri lineari. "Nel grafico abbiamo individuato quattro gruppi con relativi livelli di nolo e andamento negli ultimi 5 anni. Ci tengo a sottolineare - ha precisato il vertice di Sclaro Shipbrokers - che non esistono rapporti pubblicamente disponibili che presentano questi dati ma quello che vedete è il risultato delle informazioni raccolte

Shipping Italy

Genova, Voltri

come quelli di macro-mercati come le bulk carrier o le tanker. Tale stabilità è anche legata al fatto che si tratta di un mercato con operatori molto consolidati" ha chiarito Tommaso Scolaro. Aggiungendo inoltre che "dal 2020 ad oggi il trend è stato in continuo e costante incremento, pur in considerazione del fatto che nel 2020 i livelli di nolo erano già storicamente alti". Analizzando la prospettiva del tipo di offerta di tonnellaggio con riferimento al rapporto tra flotta esistente e orderbook sia in numeri che in tipologia, è stato sottolineato ad esempio che nel 2024 sono state vendute solo 26 navi con un'età media di 22 anni (contro 36 vendite di navi di età media di 19 anni nel 2023). "In prospettiva riteniamo improbabile che la pressione sul lato della domanda diminuisca nel prossimo futuro e l'offerta di nuove costruzioni è fortemente limitata, di conseguenza, indipendentemente dall'età delle navi, ci sono margini ridotti per la demolizione" ha spiegato Scolaro. Analizzando i dati di quest'anno, nel 2025 fino ad oggi si è registrato l'ingresso in flotta di un totale di circa 30.000 metri lineari di stiva ro-ro, per un totale di 6 navi, di cui quasi la metà rappresentato da 2 ro-ro ibridi da 8.000 metri lineari ciascuno di CLdN costruiti in Corea, e un quarto dall'ultima nave della serie G5 di Grimaldi. Dal lato della demolizione nel 2024 sono stati venduti per demolizione solo due ro-ro di oltre 1.000 metri lineari e nel 2025 ad oggi neanche una unità. "Attualmente l'orderbook per navi ro-ro rimane scarso, con sole 4 navi previste in consegna tra qui e la fine del 2026" evidenzia Scolari, aggiungendo che "inoltre le opzioni per nuove costruzioni stanno diventando più limitate. Pur mantenendo un buon ritmo, il Cantiere Navale Visentini, rimasto l'unico cantiere Europeo con esperienza di costruzione di navi di questa tipologia, è fisicamente in grado di consegnare solo due unità all'anno e non può competere con i prezzi dell'Estremo Oriente. Gli armatori devono quindi rivolgersi sempre più spesso ai grandi gruppi cantieristici dell'Estremo Oriente, dove si trovano a competere per spazi produttivi e finanziamenti con serie multi-unità di portacontainer e metaniere Lng. In caso di successo, devono poi predisporre team di supervisione esperti per gestire i contratti eseguiti dall'altra parte del mondo". Altro aspetto degno di nota analizzando il mercato delle navi ro-ro è che "tre operatori (Grimaldi, Dfds e CLdN) detengono insieme il 41% della capacità esistente di metri lineari". L'ultimo approfondimento interessante offerto da Scolaro nel corso della sua disamina del mercato ha riguardato l'impatto degli ultimi regolamenti Europei (e non) riguardanti le emissioni delle navi (Ets, Cii, FuelEU Maritime, Eedi, Eexi). "Gli ultimi regolamenti Europei (e non) per limitare le emissioni delle navi - quali ETS, CII, FuelEU Maritime, aree SECA - sono sempre più numerosi e stringenti nel tempo e penalizzano navi di costruzione meno recente, che presentano nella maggior parte dei casi caratteristiche di efficienza energetica inferiore rispetto a navi moderne, creando una crescente necessità di rinnovo flotta ma anche un mercato a due livelli, quello delle navi più efficienti con noli più alti e quello delle navi meno efficienti con noli più bassi. Ovviamente anche la contrattualistica si è adeguata e la Bimco ha pubblicato negli ultimi anni clausole ad hoc per regolare queste nuove fattispecie" ha concluso il broker marittimo genovese. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE

Shipping Italy

Genova, Voltri

SU WHATSAPP: BASTA CLICCARRE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

Nuove navi ro-ro in consegna nel 2025 (Scolaro Shipbrokers) Navi e noli marittimi: il mercato futuro sorride solo ad alcuni segmenti.

Genova e la Shipping Week: perché la città ha dimostrato di essere una vera capitale del mare

La Genoa Shipping Week 2025 è stata la sede per un confronto pragmatico sulle opportunità e sullo sviluppo di un settore che vedrà il Mediterraneo al centro di importanti fenomeni. Si è conclusa come programmato con una corsa benefica in Corso Italia alla quale ha partecipato anche il comandante del porto di Genova, l'ammiraglio Antonio Ranieri. Fuga dalla Genoa Shipping Week e dal fitto programma di convegni ed eventi che per una settimana ha monopolizzato gli interessi della città, del porto e del mondo dello shipping? Tutt'altro. Non si è trattato di una fuga ma di un primo passo di corsa verso l'edizione del 2027 della manifestazione genovese organizzata da Assagenti che dovrà battere due suoi primati: quello di aver ospitato al tradizionale Dinner conclusivo, più di 3.600 persone provenienti da cinque continenti diversi. Ma anche quello di aver fatto dei giovani e del loro futuro i protagonisti assoluti della giornata di apertura, nonché delle manifestazioni sulla formazione e le professioni del mare. Ed è stata proprio la proiezione di Genova e del porto verso un futuro da offrire, e non garantire, a nuove generazioni sempre più professionalizzate, il fil rouge che ha tracciato la rotta della Genoa Shipping Week sempre più manifestazione di riferimento nel panorama internazionale degli eventi al punto da avere assunto i connotati di un vero people connector per tutta la comunità marittima internazionale. Più che i grandi temi che improntano ormai da mesi il dibattito sul futuro dello shipping mondiale, dalle tensioni geopolitiche alla decarbonizzazione, dal futuro dei porti alla digitalizzazione della logistica, la Genoa Shipping Week 2025 è stata la sede per un confronto pragmatico sulle opportunità e sullo sviluppo di un settore che vedrà il Mediterraneo al centro di importanti fenomeni in grado di incidere in modo determinante sulla qualità e le quantità dell'interscambio commerciale via mare. Non è stato facile tenere la barra al centro, ma credo che abbiamo raggiunto anche altri due risultati importanti: quello di risvegliare una cultura del mare che ha le sue radici nella città di Genova e di avere affermato con forza che proprio le città di mare e di porto, come per l'appunto Genova, sono destinate a svolgere un ruolo trainante per l'economia dell'intero Paese e trasformarsi in grandi catalizzatori di business, sviluppo, crescita, formazione e quindi occupazione per i giovani. E questa credo che sia la medaglia più prestigiosa che possiamo appuntarci al petto. L'autore è presidente di Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi di Genova.



Città della Spezia

La Spezia

Riforma porti, Natale: "Tolta qualsiasi competenza strategica ai territori"

Davide Natale segretario regionale del Partito democratico interviene sulla riforma dei porti. In una nota si legge: "La montagna ha partorito il topolino, nessun detto risulta più appropriato per definire quanto uscito dalla mente del Ministero dei trasporti dopo tre anni di continui annunci. La riforma voluta da Rixi fa impallidire il centralismo borbonico, viene tolta qualsiasi competenza strategica ai territori a cui rimane il ruolo di passacarte. Ci auguriamo che queste anticipazioni siano solo delle fake news, altrimenti assisteremo a una situazione pesante e grave. Basti pensare che gli affidamenti delle concessioni sopra i 20 anni saranno subordinate al parere vincolante del Mit, il segretario generale dovrà ricevere ugualmente per la sua nomina il parere del Ministero e gli investimenti principali più importanti messi in campo dalle diverse **Autorità di sistema**, saranno decisi sempre dalla società Porti di Italia al cui interno, oltre i Ministeri, saranno presenti anche tutte le diverse **Autorità di sistema portuale** del nostro paese e non è difficile immaginare che le decisioni assunte subiranno gli effetti degli interessi, legittimi, delle diverse realtà, con il rischio di andare incontro a scelte distorte e poco oggettive". "Gli investimenti inoltre saranno finanziati con quota parte degli introiti derivanti dalle tasse di ancoraggio e dalle tasse portuali. Alla faccia dell'autonomia dei porti tanto sbandierata dalla Lega e da Bucci - conclude -. Una riforma che non risolve i problemi dei porti, che crea sovrastrutture, per noi costose e inutili, e che non snellisce ma appesantisce la burocrazia **portuale**". Più informazioni.



Montaresi: 'Smart Corridor e digitalizzazione per porti più efficienti e sostenibili'

Andrea Puccini

GENOVA Il porto della Spezia si conferma tra gli scali più avanzati in Italia sul fronte dell'innovazione digitale e della logistica intelligente. Lo ha ricordato Federica Montaresi, segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, intervenuta alla Port&ShippingTech, nell'ambito della Genoa Shipping Week, per illustrare le esperienze sviluppate in tema di smart port e smart corridor. Essere smart oggi ha spiegato Montaresi significa saper coniugare infrastrutture fisiche efficaci con servizi digitali efficienti. L'efficienza di un porto non si misura solo nelle opere realizzate, ma nella capacità di integrare i flussi informativi tra tutti gli attori della catena logistica. La spezia LSCT ok cs L'AdSp spezzina ha infatti avviato progetti pilota cofinanziati dall'Unione Europea per sperimentare gli smart corridors' applicati all'autotrasporto. Abbiamo creato ha raccontato una piattaforma che mette in dialogo i sistemi informativi delle imprese di autotrasporto con il nostro Port Community System e con i terminal portuali. Questo ci consente di ridurre i tempi di attesa, ottimizzare le operazioni e dare risposte concrete alle esigenze di pianificazione segnalate dalle associazioni di categoria. La piattaforma permette di scambiare dati in tempo reale: non solo ricevere informazioni sullo stato dei mezzi, ma anche fornire agli autotrasportatori indicazioni precise per rendere più efficiente il loro accesso e le operazioni all'interno delle aree portuali. Sul fronte della sostenibilità, Montaresi ha accolto con favore l'annuncio del viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, relativo allo studio di una nuova linea ro-ro tra Marina di Carrara e Tolone, pensata per alleggerire il traffico pesante sulle autostrade liguri. È un'iniziativa molto significativa ha commentato perché unisce obiettivi ambientali e logistici. Spostare i mezzi pesanti dal gomma al mare significa ridurre congestione e emissioni, in linea con gli obiettivi europei di decarbonizzazione e con il programma delle Autostrade del Mare. È positivo che il Ministero guardi a progetti di così ampio respiro, capaci di generare benefici concreti sui territori.



Porto della Spezia: prima prova di elettrificazione banchina per una nave da crociera

LA SPEZIA - Il cold ironing, ovvero elettrificazione delle banchine, è un sistema attraverso il quale le navi in porto sono alimentate, spenti i loro motori ausiliari a combustibile fossile, dalla rete elettrica a terra. Con questo sistema sono ridotte le emissioni nocive come I e polveri sottili, è eliminato l'inquinamento acustico e i porti sono resi più sostenibili. Ebbene La Spezia sarà il primo porto italiano ad attivare il cold ironing. Allo scopo è fissata per domani la prima prova su nave da crociera come fase necessaria per capire se il percorso costruito può arrivare a compimento e diventare operativo. L'appuntamento a questa prova era già stato fissato lo scorso mese e lo ha confermato Davide Vetralla, ingegnere dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, alla Port & Shipping Tech nella sessione dedicata al Green Shipping. Il percorso verso il cold ironing era iniziato nel 2020 e proseguito nel 2024 con l'assegnazione dei lavori sul Molo Garibaldi, attualmente dedicato alle **crociere**. L'ingegner Davide Vetralla, che per l'Adsp dei Porti della Spezia e Marina di Carrara 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, che 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". In concreto il Deasp prevede il potenziamento del trasporto merci via ferrovia, l'allontanamento delle aree operative dalle aree residenziali, l'installazione di barriere antifoniche, asfalti speciali e il cold ironing. Per l'elettrificazione è prevista 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, e da qui sarà distribuita l'elettricità, grazie ad altre sotto cabine e alle reti, a servizio sia alle navi



10/20/2025 16:15 Ufficio Stampa

LA SPEZIA - Il cold ironing, ovvero elettrificazione delle banchine, è un sistema attraverso il quale le navi in porto sono alimentate, spenti i loro motori ausiliari a combustibile fossile, dalla rete elettrica a terra. Con questo sistema sono ridotte le emissioni nocive come I e polveri sottili, è eliminato l'inquinamento acustico e i porti sono resi più sostenibili. Ebbene La Spezia sarà il primo porto italiano ad attivare il cold ironing. Allo scopo è fissata per domani la prima prova su nave da crociera come fase necessaria per capire se il percorso costruito può arrivare a compimento e diventare operativo. L'appuntamento a questa prova era già stato fissato lo scorso mese e lo ha confermato Davide Vetralla, ingegnere dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, alla Port & Shipping Tech nella sessione dedicata al Green Shipping. Il percorso verso il cold ironing era iniziato nel 2020 e proseguito nel 2024 con l'assegnazione dei lavori sul Molo Garibaldi, attualmente dedicato alle crociere. L'ingegner Davide Vetralla, che per l'Adsp dei Porti della Spezia e Marina di Carrara 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, che 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". In concreto il Deasp prevede il potenziamento del trasporto merci via ferrovia, l'allontanamento delle aree operative dalle aree residenziali, l'installazione di barriere antifoniche, asfalti speciali e il cold ironing. Per l'elettrificazione è prevista 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, e da qui sarà distribuita l'elettricità, grazie ad altre sotto cabine e alle reti, a servizio sia alle navi

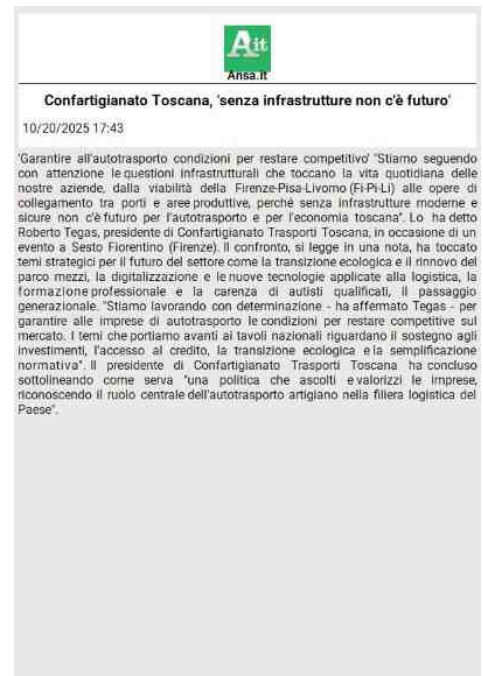
Port Logistic Press

La Spezia

sostenibilità nel rapporto tra città e porto.

Confartigianato Toscana, 'senza infrastrutture non c'è futuro'

'Garantire all'autotrasporto condizioni per restare competitivo' "Stiamo seguendo con attenzione le questioni infrastrutturali che toccano la vita quotidiana delle nostre aziende, dalla viabilità della Firenze-Pisa-Livorno (Fi-Pi-Li) alle opere di collegamento tra **porti** e aree produttive, perché senza infrastrutture moderne e sicure non c'è futuro per l'autotrasporto e per l'economia toscana". Lo ha detto Roberto Tegas, presidente di Confartigianato Trasporti Toscana, in occasione di un evento a Sesto Fiorentino (Firenze). Il confronto, si legge in una nota, ha toccato temi strategici per il futuro del settore come la transizione ecologica e il rinnovo del parco mezzi, la digitalizzazione e le nuove tecnologie applicate alla logistica, la formazione professionale e la carenza di autisti qualificati, il passaggio generazionale. "Stiamo lavorando con determinazione - ha affermato Tegas - per garantire alle imprese di autotrasporto le condizioni per restare competitive sul mercato. I temi che portiamo avanti ai tavoli nazionali riguardano il sostegno agli investimenti, l'accesso al credito, la transizione ecologica e la semplificazione normativa". Il presidente di Confartigianato Trasporti Toscana ha concluso sottolineando come serva "una politica che ascolti e valorizzi le imprese, riconoscendo il ruolo centrale dell'autotrasporto artigiano nella filiera logistica del Paese".



Il Nautilus

Livorno

AdSP Livorno presente alla Port&ShippingTech International Conference, evento di punta della Genoa Shipping Week

Venerdì scorso, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato all'evento "The technical means of professional skills updating", tenutosi nell'ambito della Port&ShippingTech International Conference, uno degli appuntamenti di punta della Genoa Shipping Week. L'incontro ha riunito esperti, istituzioni e operatori del settore marittimo-portuale per affrontare un tema sempre più centrale: l'evoluzione delle competenze professionali nel mondo del lavoro portuale, in un contesto segnato da una crescente digitalizzazione e dall'introduzione di tecnologie avanzate. Durante il panel, l'AdSP-MTS ha presentato le attività del proprio centro di formazione, con un focus sul progetto NeXTrain.PortS - programma Erasmus 2021-2027, che punta a integrare tecnologie immersive come la realtà aumentata (AR) e la realtà virtuale (VR) nei percorsi di aggiornamento professionale. L'obiettivo è chiaro: rendere la formazione più efficace, tempestiva e sostenibile, senza compromettere l'operatività quotidiana dei porti. Il dibattito ha evidenziato come l'adozione di strumenti di computer supported education, spesso in modalità phygital (ibrida tra fisico e digitale), rappresenti una risposta concreta alle nuove esigenze del settore. I simulatori e le tecnologie immersive si stanno affermando come strumenti fondamentali per garantire una formazione continua e di qualità, in linea con le trasformazioni in atto.



Livorno, finalmente i traffici container tornano a crescere

Dati (ufficiosi) boom dopo una lunga fase di arretramento: più 11,8% nei primi sei mesi 2025 LIVORNO. Finalmente dopo tre anni filati con il segno "meno", il traffico container nel porto di Livorno rialza la testa. Anzi, di più: fra i principali scali del nostro Paese, quelli che movimentano almeno mezzo milione di teu ogni anno, non ce n'è uno che abbia retto il ritmo di crescita del porto di Livorno: quasi dodici punti percentuali (più 11,8%) nella prima metà di quest'anno, balzando da 327mila a 365mila teu. C'è da dire che per adesso si tratta di dati ufficiosi, almeno per quanto riguarda Livorno. Sono stati resi noti da un dossier di Fedespedit, l'organizzazione di categoria degli spedizionieri internazionali: l'Authority livornese, che pure potrebbe ben mettersi in mostra, non risulta aver ufficializzato alcuna statistica relativamente al 2025. Detto questo, il commissario straordinario Davide Gariglio può sorridere perché si ritrova sul tavolo questi numeri a quattro mesi dal giorno in cui si è messo seduto sulla poltronissima di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale che governa gli scali di Livorno e Piombino più Arcipelago Toscano. Bisogna tener presente però che questo balzo in avanti positivo arriva dopo che nel

2024 si era toccato il minimo storico degli ultimi dieci anni: 663.622 teu mentre dalla metà del decennio scorso fino al 2022 lo standard era stato ben al di sopra della soglia dei 700mila teu (superano anche gli 800mila nel 2016). Un arretramento che complessivamente aveva visto Livorno perdere un container su sei. Con una crescita dell'11,5% ci si potrebbe immaginare di chiudere il 2025 non lontano dai 751mila teu di tre anni fa. Chissà se c'entra qualcosa il fatto che la Darsena Europa sembra diventare un po' meno sogno e un po' più realtà. Vale così anche all'opposto: i grandi operatori fanno dell'anticipo delle tendenze di mercato un segreto del loro successo. Dunque, meglio arrivare per primi in un porto che si immagina poter crescere e meglio andarsene per primi da dove si pensa arrivare un'era di declino. Gli altri porti più o meno di rango simile o maggiore, come se la sono cavata? Genova, in calo dell'1,3%: passa da un milione 234mila a un milione 218mila teu. Ancor più giù Trieste, giù di 1,7 punti percentuali: da quasi 390mila a 383mila teu. All'opposto, in crescita ma solo di poco sia La Spezia (più 1,6%) sia Napoli (più 1,2%, ma fino a maggio anziché giugno). L'unica paragonabile alla velocità di crescita di Livorno è la prima della classe: Gioia Tauro vola da un milione 978mila a due milioni 186mila teu con un incremento di dieci punti e mezzo, comunque al di sotto del risultato livornese. Sia chiaro, c'è anche chi vola ancor più veloce di Livorno: sempre secondo i dati Fedespedit, Savona va a due passi dal raddoppio (più 85,2%, da 146mila a quasi 272mila teu). Oppure, fra gli scali con ben più bassi livelli di traffici, Civitavecchia (più 34,3%, salendo da 20.800 a quasi 28mila teu ma nel primo trimestre) e Augusta (più 21,6%, oltre 3mila teu in più ma nei primi quattro mesi).



Dati (ufficiosi) boom dopo una lunga fase di arretramento: più 11,8% nei primi sei mesi 2025 LIVORNO. Finalmente dopo tre anni filati con il segno "meno", il traffico container nel porto di Livorno rialza la testa. Anzi, di più: fra i principali scali del nostro Paese, quelli che movimentano almeno mezzo milione di teu ogni anno, non ce n'è uno che abbia retto il ritmo di crescita del porto di Livorno: quasi dodici punti percentuali (più 11,8%) nella prima metà di quest'anno, balzando da 327mila a 365mila teu. C'è da dire che per adesso si tratta di dati ufficiosi, almeno per quanto riguarda Livorno. Sono stati resi noti da un dossier di Fedespedit, l'organizzazione di categoria degli spedizionieri internazionali: l'Authority livornese, che pure potrebbe ben mettersi in mostra, non risulta aver ufficializzato alcuna statistica relativamente al 2025. Detto questo, il commissario straordinario Davide Gariglio può sorridere perché si ritrova sul tavolo questi numeri a quattro mesi dal giorno in cui si è messo seduto sulla poltronissima di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale che governa gli scali di Livorno e Piombino più Arcipelago Toscano. Bisogna tener presente però che questo balzo in avanti positivo arriva dopo che nel 2024 si era toccato il minimo storico degli ultimi dieci anni: 663.622 teu mentre dalla metà del decennio scorso fino al 2022 lo standard era stato ben al di sopra della soglia dei 700mila teu (superano anche gli 800mila nel 2016). Un arretramento che complessivamente aveva visto Livorno perdere un container su sei. Con una crescita dell'11,5% ci si potrebbe immaginare di chiudere il 2025 non lontano dai 751mila teu di tre anni fa. Chissà se c'entra qualcosa il fatto che la Darsena Europa sembra diventare un po' meno sogno e un po' più realtà. Vale così anche all'opposto: i grandi operatori fanno dell'anticipo delle tendenze di mercato un segreto del loro successo. Dunque, meglio arrivare per primi in un porto che si immagina poter crescere e meglio andarsene per primi da dove si pensa arrivare un'era di declino. Gli altri porti più o meno di rango simile o maggiore, come se la sono cavata? Genova, in calo dell'1,3%: passa da un milione 234mila a un milione 218mila teu. Ancor più giù Trieste, giù di 1,7 punti percentuali: da quasi 390mila a 383mila teu. All'opposto, in crescita ma solo di poco sia La Spezia (più 1,6%) sia Napoli (più 1,2%, ma fino a maggio anziché giugno). L'unica paragonabile alla velocità di crescita di Livorno è la prima della classe: Gioia Tauro vola da un milione 978mila a due milioni 186mila teu con un incremento di dieci punti e mezzo, comunque al di sotto del risultato livornese. Sia chiaro, c'è anche chi vola ancor più veloce di Livorno: sempre secondo i dati Fedespedit, Savona va a due passi dal raddoppio (più 85,2%, da 146mila a quasi 272mila teu). Oppure, fra gli scali con ben più bassi livelli di traffici, Civitavecchia (più 34,3%, salendo da 20.800 a quasi 28mila teu ma nel primo trimestre) e Augusta (più 21,6%, oltre 3mila teu in più ma nei primi quattro mesi).

Marine della Toscana e NAVIGO brillano a Venezia

Francesco Filiali

VENEZIA Le Marine della Toscana portano la loro eccellenza al centro del dibattito internazionale, protagoniste alla ICOMIA World Marinas Conference 2025, l'appuntamento globale più autorevole dedicato all'industria delle marine e dei porti turistici, ospitato quest'anno negli spazi storici degli Arsenali di Venezia. Angelini Marine della Toscana ICOMIA Durante l'evento, Pietro Angelini, direttore di Marine della Toscana, è intervenuto nel panel Marina's Impact Economy, offrendo una prospettiva ampia e strategica sul valore economico e sociale generato dalle marine moderne nei territori costieri. Angelini ha evidenziato come le marine non rappresentino più semplici infrastrutture per la nautica da diporto, ma veri e propri motori di sviluppo locale, capaci di creare occupazione qualificata, attrarre investimenti, promuovere turismo sostenibile e rafforzare l'identità culturale delle comunità costiere. A rafforzare il messaggio è stato l'intervento del presidente del consorzio, Matteo Italo Ratti, che ha sottolineato l'importanza di un modello Angelini Marine della Toscana ICOMIA aggregativo in grado di valorizzare le eccellenze locali e proiettarle in una dimensione internazionale grazie al supporto operativo di NAVIGO, centro di competenza e innovazione per l'industria nautica. Marine della Toscana dimostra quanto sia fondamentale unire le forze per costruire visioni e strategie comuni. Il consorzio si è rivelato uno strumento di grande utilità, capace di fare sistema e di produrre risultati concreti per tutto il territorio, grazie anche al motore operativo rappresentato da NAVIGO. Proprio da questa esperienza nasce l'idea di una buona pratica nazionale, un modello capace di aggregare tutti i consorzi e le realtà italiane sotto un'unica identità condivisa ha dichiarato Ratti. Nel corso della conferenza si è tenuta anche l'assemblea dei consorziati di Marine della Toscana che include Marina Cala de' Medici, Viareggio Porto 2020, Yacht Broker, Porto di Pisa, Lusben Viareggio e Livorno, Porta a Mare, Marina di Salivoli, Marina Arcipelago Toscano, ESAOM, Porto Azzurro e Marina dei Presidi occasione per fare il punto sui nuovi progetti di innovazione, tra cui la piattaforma Ormeggiando.it, un portale intelligente che consentirà agli utenti di individuare e prenotare ormeggi in tempo reale grazie all'integrazione di tecnologie basate su intelligenza artificiale.

Marine della Toscana 1 La partecipazione di Marine della Toscana all'ICOMIA World Marinas Conference 2025 conferma il ruolo centrale della Toscana come hub mediterraneo per la nautica e la portualità turistica, rafforzando la strategia di promozione del territorio sui mercati internazionali e valorizzando un sistema integrato di infrastrutture, competenze e innovazione che fa scuola nel panorama della blue economy.



AdSp Livorno, l'alta formazione in vetrina a Genova

Redazione

LIVORNO Anche l'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato alla Genoa Shipping Week prendendo parte all'evento The technical means of professional skills updating, tenutosi nell'ambito della Port&ShippingTech International Conference. L'incontro ha riunito esperti, istituzioni e operatori del settore marittimo-portuale per affrontare un tema sempre più centrale: l'evoluzione delle competenze professionali nel mondo del lavoro portuale, in un contesto segnato da una crescente digitalizzazione e dall'introduzione di tecnologie avanzate. Durante il panel, l'AdSp ha presentato le attività del proprio centro di formazione, con un focus sul progetto NeXTraIn.PortS programma Erasmus 2021-2027, che punta a integrare tecnologie immersive come la realtà aumentata (AR) e la realtà virtuale (VR) nei percorsi di aggiornamento professionale. L'obiettivo: rendere la formazione più efficace, tempestiva e sostenibile, senza compromettere l'operatività quotidiana dei porti. Il dibattito ha evidenziato come l'adozione di strumenti di computer supported education, spesso in modalità phygital (ibrida tra fisico e digitale), rappresenti una risposta concreta alle nuove esigenze del settore. I simulatori e le tecnologie immersive si stanno affermando come strumenti fondamentali per garantire una formazione continua e di qualità, in linea con le trasformazioni in atto.



La tecnologia come alleata della competenza: formazione marittima e industriale al centro

20 ottobre 2025 Comprendere come la tecnologia possa potenziare la competenza umana, e non sostituirla, è il tema cardine emerso nella sessione di Port&ShippingTech, evento genovese arrivato alla XVII edizione, dedicata alla formazione durante la conferenza "The Technical Means of Professional Skills Updating", moderata da Maurizio De Cesare, direttore di PORTO&Interporto. L'incontro ha posto l'accento sull'aggiornamento delle professionalità marittime e portuali, evidenziando la necessità di un approccio sistemico che integri innovazione, regolamentazione e capitale umano. Il quadro normativo e la revisione della Convenzione STCW Il Capitano di Vascello Francesco Massaro ha aperto i lavori con un approfondimento sull'attuale contesto normativo e sulle prospettive di revisione della Convenzione STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), pilastro della formazione e certificazione del personale marittimo a livello globale. La riforma, ha spiegato Massaro, sarà orientata all'integrazione delle competenze digitali e delle nuove tecnologie applicate alla navigazione, all'automazione di bordo e alla transizione energetica. "Il marittimo del futuro dovrà coniugare conoscenze tradizionali e nuove skill digitali, in un contesto operativo in rapida evoluzione", ha precisato. Formazione e generazioni emergenti: la necessità di un cambio di paradigma Il divario tra le aspettative delle nuove generazioni e la struttura formativa delle imprese è stato al centro dell'intervento di Anna Maria De Giuli di ALSEA, che ha sottolineato l'urgenza di un approccio più organico. "Per i Millennial e la Gen Z la formazione è un elemento prioritario, ma nelle imprese logistiche non sempre è percepita come strategica. È necessario superare la logica della formazione accessoria e valorizzare gli strumenti di finanziamento già disponibili, troppo spesso non utilizzati". Innovazione formativa e simulazione avanzata Daniele Milazzo di CETENA S.p.A. - Centro per gli Studi di Tecnica Navale - ha annunciato la realizzazione, a Genova, di un nuovo centro avanzato di formazione presso la futura sede dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile. La struttura rappresenterà un punto di riferimento per la formazione marittima basata sulla simulazione integrata, con ambienti immersivi in grado di riprodurre fedelmente condizioni operative reali. In linea con questa visione, Dino Postogna di Wärtsilä ha illustrato l'esperienza della *Wärtsilä Land and Sea Academy*, rete internazionale di dieci centri di formazione che addestrano annualmente oltre 22 mila professionisti. "Sono 800 mila i marittimi che necessitano di aggiornamento continuo - ha spiegato -. La tecnologia evolve più rapidamente delle competenze, e la sfida è ridurre questo divario attraverso un mix formativo che integri e-learning, simulazione virtuale, training on board e sessioni in presenza". Dalla simulazione alla realtà operativa: l'esperienza IMAT Un modello di formazione "full scale" è quello illustrato da Rosario Trapanese di IMAT - Italian Maritime Academy Technologies - che ha presentato l'installazione di impianti reali



Primo Magazine

Livorno

nei percorsi formativi. "Abbiamo mille tonnellate di apparati autentici, con motori Wärtsilä e sistemi ausiliari funzionanti. Passiamo dal simulatore alla sala macchine reale, replicando condizioni operative concrete. È un approccio che interessa anche i ponti di comando e il settore crocieristico, e rappresenta la frontiera della formazione tecnica marittima". Simulazione industriale e sicurezza nei processi produttivi L'applicazione della simulazione immersiva si estende anche al settore industriale e infrastrutturale. Fabio Piazza, CFO di BTR Simulators, ha illustrato l'evoluzione dei simulatori *custom* iperrealistici sviluppati per siderurgia, porti, lavori in quota e costruzioni. "Riproduciamo fedelmente ambienti operativi con scenari variabili: tre contesti, quattro tipologie di mezzi, cinque tipologie di carico. Collaboriamo con Inail, Faros-Porto di Taranto, Tenaris e, a breve, con Webuild per la formazione legata alla gettata di cemento in galleria. Stiamo inoltre sviluppando simulatori ambientali, per un addestramento orientato alla sostenibilità". Formazione portuale e competenze digitali Nel comparto portuale, Sonia Avanzoni - capo area formazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - ha presentato il progetto *NextTrain.Ports*, dedicato all'implementazione di tecnologie XR e AR per l'aggiornamento delle competenze negli scali marittimi, in collaborazione con il Centro di Competenza Start 4.0. L'iniziativa mira a favorire la transizione digitale attraverso percorsi formativi immersivi e strumenti di apprendimento interattivi. Capitale umano e transizione energetica In chiusura, Sonia Sandei di WISTA Italy ha ribadito il ruolo centrale del capitale umano nei processi di elettrificazione e innovazione tecnologica. "L'innovazione non sostituisce le persone ma ne amplifica le capacità. La sfida è creare professionalità flessibili e in grado di adattarsi al cambiamento". La sessione ha evidenziato come la formazione rappresenti oggi un asset strategico per la competitività del sistema marittimo e logistico. L'evoluzione tecnologica impone un aggiornamento continuo delle competenze, ma il valore distintivo rimane quello umano: la tecnologia è un mezzo, la competenza la rotta da seguire.

Ship Mag

Livorno

Livorno guida la ripresa dei porti italiani: +11,8% nel traffico container nel primo semestre 2025

Il porto labronico cresce più di Gioia Tauro e traina l'export nazionale, mentre Genova e Trieste segnano il passo. Migliora la puntualità dei servizi marittimi

Livorno - Il porto di Livorno si conferma uno dei principali motori della logistica italiana, registrando un aumento dell'11,8% nel traffico container nei primi sei mesi del 2025 , il miglior risultato a livello nazionale. Lo evidenzia il 25° Economic Outlook di Fedespedit, la federazione delle imprese di spedizioni internazionali, che segnala un generale trend positivo per l'export italiano, cresciuto del 1,9% rispetto all'anno precedente. Insieme a Gioia Tauro (+10,5%), Livorno è lo scalo con la performance più brillante, mentre Genova (-1,3%) e Trieste (-1,7%) registrano flessioni. I dati dello studio mostrano un'evoluzione significativa per il porto toscano: 2023: 669.414 teu movimentati 2024: 663.622 teu Primo semestre 2024: 327.016 teu Primo semestre 2025: 365.513 teu (+11,8%) Il dato riflette il rafforzamento del ruolo strategico di Livorno come nodo logistico dell'Italia centro-settentrionale e porta d'accesso privilegiata per le esportazioni verso il Mediterraneo e l'Europa occidentale. Fedespedit sottolinea inoltre un miglioramento nella qualità dei servizi marittimi: nel 2025, il 62% delle navi è arrivato puntuale, rispetto al 53% del 2024, e il ritardo medio si è ridotto da 5,3 a 4,7 giorni. La crescita di Livorno, unita al consolidamento di Gioia Tauro, conferma la resilienza del sistema portuale italiano e la sua capacità di reagire alle fluttuazioni del commercio globale, in un contesto di riorganizzazione delle rotte e di rinnovata attenzione alla sostenibilità e all'efficienza logistica.

Ship Mag

Livorno guida la ripresa dei porti italiani: +11,8% nel traffico container nel primo semestre 2025



10/20/2025 18:11

Il porto labronico cresce più di Gioia Tauro e traina l'export nazionale, mentre Genova e Trieste segnano il passo. Migliora la puntualità dei servizi marittimi

Livorno - Il porto di Livorno si conferma uno dei principali motori della logistica italiana, registrando un aumento dell'11,8% nel traffico container nei primi sei mesi del 2025 , il miglior risultato a livello nazionale. Lo evidenzia il 25° Economic Outlook di Fedespedit, la federazione delle imprese di spedizioni internazionali, che segnala un generale trend positivo per l'export italiano, cresciuto del 1,9% rispetto all'anno precedente. Insieme a Gioia Tauro (+10,5%), Livorno è lo scalo con la performance più brillante, mentre Genova (-1,3%) e Trieste (-1,7%) registrano flessioni. I dati dello studio mostrano un'evoluzione significativa per il porto toscano: 2023: 669.414 teu movimentati 2024: 663.622 teu Primo semestre 2024: 327.016 teu Primo semestre 2025: 365.513 teu (+11,8%) Il dato riflette il rafforzamento del ruolo strategico di Livorno come nodo logistico dell'Italia centro-settentrionale e porta d'accesso privilegiata per le esportazioni verso il Mediterraneo e l'Europa occidentale. Fedespedit sottolinea inoltre un miglioramento nella qualità dei servizi marittimi: nel 2025, il 62% delle navi è arrivato puntuale, rispetto al 53% del 2024, e il ritardo medio si è ridotto da 5,3 a 4,7 giorni. La crescita di Livorno, unita al consolidamento di Gioia Tauro, conferma la resilienza del sistema portuale italiano e la sua capacità di reagire alle fluttuazioni del commercio globale, in un contesto di riorganizzazione delle rotte e di rinnovata attenzione alla sostenibilità e all'efficienza logistica.

LETTOMANOPPELLO: AL VIA LEZIONI DEL CORSO DI ALTA FORMAZIONE "SCUOLA DI DECISIONI"

LETTOMANOPPELLO - E' stato inaugurato sabato a Lettomanoppello il Corso di alta formazione post-laurea Scuola di Decisioni promosso dalla Fondazione Palazzo De Sanctis in partenariato con la LUMSA. La cerimonia si è aperta con gli interventi della presidente del Comitato Scientifico della Fondazione Palazzo De Sanctis, Silvia Di Donato, l'introduzione del deputato e presidente emerito della Regione Abruzzo Luciano D'Alfonso, ideatore dell'iniziativa, del presidente del Corso di Laurea in Politiche, amministrazione e innovazione dell'Università LUMSA, Alessandro Natalini. Sono intervenuti il segretario generale della Corte dei Conti, Franco Massi, il direttore generale dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale Bruno Frattasi. L'arcivescovo della diocesi di Chieti-Vasto Bruno Forte ha inviato un messaggio. Le conclusioni sono state affidate al magnifico Rettore dell'Università LUMSA Francesco Bonini.

LA NOTA Il Corso di Alta Formazione Scuola di Decisioni per una società in transizione serve a consentire l'ingrandimento dei diritti e doveri, dobbiamo far sì che ciascuno reimpari a fare il suo, che si capisca come la generatività del pensiero sia un cavallo che va nutrito. Il titolare delle funzioni, nella pubblica amministrazione come nel privato, non è uno che 'stacca' dal suo impegno finite le sue sei ore in ufficio, e allora mi auguro che la scuola ci aiuti a formare funzionari che si riportino a casa non i fascicoli, ma il pensiero premuroso di trovare soluzioni. Da qui a giugno i nostri primi 22 corsisti incontreranno e si confronteranno con i testimonial della nostra Scuola: il cavaliere Caltagirone, il cavaliere Paolo Fassa, oggi 80enne, di Treviso, ed è tra i più grandi produttori di materiali; ci saranno Ferrero jr, l'imprenditore Luca Tosto, verrà il cavaliere Maurizio Sella, uno degli ultimi banchieri che non è stato vinto dall'ingrandimento delle gonfiezze bancarie, pronipote di Quintino Sella. E poi un imprenditore albanese, Briken Bojache a 9 anni portava il trattore nella campagna di Tirana, ha convinto lo zio a prestargli mille euro con cui si è conquistato il passaggio in Italia, si muove tra Molise e Puglia, mentre fa il manovale studia la sera da geometra, si diploma, si laurea, e comincia a pensare a come sottoporre a monitoraggio gli ambienti pubblici, inventa una tecnologia con un software che fa monitoraggio, oggi produce 250milioni di fatturato, e a Tirana sta creando una Cittadella per business men in viaggio per affari con la famiglia, mentre l'imprenditore partecipa agli spazi di lavoro della Cittadella, il resto della famiglia gioca e gode, con un investimento di 48milioni di dollari per il campus. Si è aperto con i saluti di Sua Eccellenza Monsignor Bruno Forte, arcivescovo di Chieti-Vasto, portati da Don Davide, il primo corso della Scuola di Alta Formazione che la Fondazione Palazzo De Sanctis ha promosso a Lettomanoppello in partenariato con la LUMSA, e che opera in onore di Augusto Pierantoni, teatino, nipote del parlamentare di Lettomanoppello Giovanni De Sanctis, che seppe meritare al Centro Studi



Abruzzo Web

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

che presiedeva il Premio Nobel per la Pace 1904. Presenti la professoressa Silvia Di Donato, Presidente del Comitato Scientifico della Fondazione Palazzo De Sanctis, l'onorevole Luciano D'Alfonso, Deputato e Presidente Emerito della Regione Abruzzo; il professor Alessandro Natalini, Presidente del Corso di Laurea in Politiche, amministrazione e innovazione dell'Università LUMSA; il Presidente Franco Massi, Segretario Generale della Corte dei Conti; il Prefetto Bruno Frattasi, Direttore Generale dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale e il professor Francesco Bonini, Magnifico Rettore dell'Università LUMSA. Nel suo messaggio, Monsignor Forte ha sottolineato come "il corso intende formare persone qualificate in grado di produrre idee innovative e di trasformarle in decisioni concrete, si focalizza sui principi e sistemi organizzativi utili a garantire gli input, la legittimazione, derivante dal rispetto delle regole e dalla convergenza del consenso inteso come mantenimento degli equilibri tra le parti coinvolte". La professoressa Di Donato ha ufficializzato l'avvio del secondo ciclo del corso già da giugno "vista la grande partecipazione di professionisti interessati alla scuola con cui la Fondazione Palazzo De Sanctis ha ritenuto di avviare un percorso capace di coniugare i luoghi della storia con l'impegno del presente. Noi vogliamo tradurre l'essere custodi della memoria in cittadinanza attiva, in pensiero politico, in azione, avendo cura di ciò che la storia ci dice e ci lascia, avendo cura della memoria, ma non incorniciandola bensì facendola parlare, rendendola un luogo vivo" Il professor Natalini ha sottolineato l'unicità della didattica del Corso "che colloquia con il mondo esterno, con le imprese. Con i primi 22 allievi sperimentiamo una nuova didattica con tante persone che lavorano, imprenditori, magistrati, dirigenti pubblici, 8 fine settimana e 5 giornate full immersion". Con la struttura del Corso di Alta Formazione - ha spiegato l'onorevole D'Alfonso, promotore dell'iniziativa - abbiamo saputo colpire una questione normativa istituzionale ed economica: dove si impara la decisione? Oggi c'è bisogno di recuperare la capacità generativa rispettosa della capienza dell'umano, della capienza di pensiero, sul come la realtà si può migliorare. Con noi c'è il Segretario generale dell'**Autorità Portuale** Salvatore Minervino, ebbene se oggi si produce ricchezza è perché la logistica è facilitata se l'acqua si rende disponibile, perché in Italia e in Europa ponti e viadotti non sono utilizzabili per trasporti eccezionali perché ci siamo dimenticati di fare la manutenzione. L'Europa ha sottovalutato il tema della capacità delle infrastrutture di consentire gli spostamenti. Dobbiamo conoscere cos'è una procedura cos'è un provvedimento, ma il contenuto della procedura e del provvedimento chi lo assicura nella sua virtù realizzativa? Chi ci mette il pensiero? Dobbiamo reimperare a progettare la decisione, il pensiero progettuale che ha bisogno di cucire i fatti della realtà. Faccio l'esempio dell'emergenza Covid: si è posto prima il problema di separare, di distanziare, poi di stimolare chi faceva invenzione, ricerca scientifica. Diciassette colossi si misero insieme, si è scoperto il vaccino, e gli uffici commerciali delle società cominciavano già a elaborare le quote di incasso per rivendicare il diritto di brevetto. Qui scattò l'intuizione che si collocava oltre il diritto del precedente, ovvero: ma noi col covid in corso non sospendiamo il diritto commerciale? È ovvio che non si doveva pagare il diritto di brevetto

Abruzzo Web

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

perché eravamo in guerra. Con l'apertura del Corso molti imprenditori mi hanno chiamato per organizzare lo scuotimento, la messa in discussione per consentire ai propri funzionari di aprirsi alla realtà complicata affinché non somiglino a quelli che si autoproteggono, agli autoproduttori di difesa perché hanno monumentalizzato la paura. Ad aprire le sessioni di incontro con i 22 corsisti è stato Franco Massi, Segretario Generale della Corte dei Conti: "L'Italia è la culla mondiale della cultura, abbiamo inventato il Risorgimento, siamo il mondo del dire. Ma chi si occupa del fare nell'eterno e illuminato mondo del dire. E in questo framework devo spiegare le Magistrature a che servono, le magistrature in generale e la Corte dei Conti in particolare, perché impattano fortemente sul nostro mondo del fare? Perché il bilancio dello Stato è di circa 900miliardi; 90 miliardi sono i soldi che la Pubblica Amministrazione italiana mette ogni anno sul mercato per far crescere il paese e sono i contratti pubblici e se tu blocchi e rallenti i contratti pubblici tu blocchi il sistema paese non solo la Pubblica amministrazione, ecco perché le magistrature hanno un ruolo fondamentale nel funzionamento del paese. Tutte le Istituzioni camminano sulle gambe delle persone, e vale anche per tutte le magistrature, teoricamente tutti i magistrati dovrebbero agire con lo stesso rigore e senso del limite, ma non sempre è così, e il pluralismo delle posizioni può diventare risorsa se sorretta da un terreno comune di confronto e dalla consapevolezza che nessuno è depositario della verità assoluta, è solo dal confronto delle idee che si capisce la decisione migliore. Se manca il confronto il sistema entra in crisi, si tratta di funzioni in cui l'assenza di equilibrio, di saggezza, di pacatezza e di senso pratico, può produrre effetti devastanti. La differenza tra un buon magistrato e un tecnico autoreferenziale è la capacità di applicare la norma nel modo più giusto in relazione alla fattispecie concreta, senza mai innamorarsi del valore astratto e vuoto che la norma ci dà. Questo vale anche per la giustizia della Corte dei conti, il cui peso fondante non nasce per inseguire i funzionari infedeli, ma per aiutare la Pubblica Amministrazione a funzionare meglio, a spendere bene i soldi dei cittadini. Spesso la Corte dei Conti è considerata come ostile alla PA, capace di mettere alla gogna un amministratore con un semplice invito a dedurre, che non è un atto d'accusa. Nel 50 per cento dei casi gli amministratori risultano innocenti, ma magari tra essi c'era il docente in carriera, il funzionario in attesa di promozione, e chi li ripaga dopo aver atteso 5-6 anni dalla sentenza di assoluzione e aver saltato le progressioni. Questo significa che il 50 per cento di indagati innocenti sono quelli che poi cominciano a spargere il seme della paura, perché il funzionario più giovane decide che non vuole giocarsi la carriera con una decisione. Uno dei problemi è sicuramente la scrittura delle leggi, spesso errate, e da qui deriva che la paura della firma non è paura della responsabilità, ma dell'isolamento, non sapere a chi rivolgersi quando le norme non sono chiare. La Corte dei conti dovrebbe allora tornare a svolgere funzione di guida, di orientamento della Pubblica amministrazione, non si tratta di co-gestire, si chiama accompagnamento. Con la Scuola di decisioni dobbiamo imparare a fare anche regolando i rapporti con l'amministrazione pubblica". Per il Prefetto Bruno Frattasi, Direttore Generale dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale "Il coraggio della decisione è tagliare, escludere,

Abruzzo Web

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

sacrificare, applicando il principio del contemperamento degli interessi. Ci sono strumenti oggi che ci permettono di decidere in scienza e coscienza, c'è internet, non bisogna fermarsi davanti alla possibilità del fallimento, la paura c'è, è parte del sentimento umano, ma non dobbiamo avere paura della decisione e degli effetti della decisione. E poi dobbiamo avvalerci della capacità di costruire anche un consenso, fare in modo che tutti si sentano considerati nella giusta misura, per il peso che devono avere sulla decisione finale". Il professor Francesco Bonini, Magnifico Rettore dell'Università LUMSA, ha ricordato come "La Scuola di Decisioni ha avuto una lunga gestazione, e nasce con una lunga meditazione, oggi dunque può partire velocemente con una programmazione smart e sprint. I primi 22 corsisti sono gli sperimentatori". Al termine della giornata, i sindaci di Lettomanoppello, San Valentino e Roccamorice hanno consegnato doni agli ospiti. Prossima lezione in modalità on line: venerdì 7 novembre, dalle 15 alle 18, su Analisi delle Politiche Pubbliche; sabato 8 novembre, dalle 9 alle 18, su Politica economica ed Etica e Filosofia

STRUTTURA DEL CORSO La struttura del corso riguarda l'Anno Accademico 2025-2026, sarà un corso di formazione da 9 CFU, per 180 ore di lezione, distribuite in 9 mesi, da ottobre 2025 a giugno 2026. Le materie e i temi che verranno affrontati saranno: Analisi delle politiche pubbliche, 15 ore, 1 CFU Politica Economica, 15 ore, 1 CFU Etica e filosofia, 15 ore, 1 CFU Le scelte sulle norme e sui piani: le decisioni a cascata e quelle per deroga, 15 ore, 1 CFU Le decisioni dell'emergenza, 15 ore, 1 CFU Le codecisioni e le decisioni partecipate, 15 ore, 1 CFU Le decisioni negoziate e quelle multilivello, 15 ore, 1 CFU Le decisioni supportate dall'intelligenza artificiale e il nudging, 15 ore, 1 CFU Le decisioni evidence based e il ruolo degli esperti, 15 ore, 1 CFU

LABORATORI: Laboratorio di decisione sulla attribuzione di un incarico, 9 ore Laboratorio di decisione su un progetto di sviluppo e coesione di una area interna, 9 ore Laboratorio di decisioni sul futuro: nuove tecnologie, prodotti e materiali, 9 ore Laboratorio di decisioni e problemi etici, 9 ore Laboratorio di decisioni sulla sostenibilità ambientale, 9 ore Project work finale.

Ancona, crocevia di cultura sul mare, candidata a Capitale Italiana della Cultura 2028

Il 28 ottobre presentazione del dossier di candidatura "Ancona. Questo adesso" al Teatro delle Muse. Il dossier delinea una città collocata al centro delle rotte internazionali, che trova nella cultura il cuore di un programma sostenibile ed innovativo di rigenerazione urbana, sociale ed economica ANCONA Mole Vanvitelliana e vista sul porto ph credit Zitti _ (AGR) Una città di mare e di frontiera che ha costruito la propria identità sull'incontro di civiltà e culture, con un porto naturale che per secoli l'ha resa crocevia strategico verso l'Oriente e con le vie che conducono oggi come ieri, al cuore dell'Europa. Ancona, ponte tra l'Italia, i Balcani e il Mediterraneo, epicentro culturale ed economico, è tra le città che si contenderanno il titolo di Capitale Italiana della Cultura 2028. "In un momento storico complesso, segnato da transizioni economiche, ambientali e sociali Ancona sceglie di fare della cultura il motore del proprio sviluppo, con un approccio pragmatico e inclusivo - dichiara il sindaco di Ancona Daniele Silveti - la cultura come leva di cambiamento, come innovazione, come ponte di dialogo tra popoli. Vogliamo unire identità e futuro, rafforzando i legami con i territori dell'Adriatico e con le reti europee, valorizzando le nostre radici e il patrimonio storico, naturale e urbano che ci rende unici. Una sfida per attraversare il presente e un orizzonte per le generazioni future". Il dossier di candidatura delinea una città collocata al centro delle rotte internazionali, che trova nella cultura il cuore di un programma sostenibile ed innovativo di rigenerazione urbana, sociale ed economica, per fronteggiare sfide future e cogliere nuove opportunità. "Il progetto si fonda su una visione strategica dello sviluppo urbano e sociale basato sulla cultura come motore di trasformazione - spiega l'assessore alla Cultura Marta Paraventi - e intende ricostruire un patto simbolico tra Ancona e il suo mare e ridisegnare il futuro della città attraverso la riscoperta di un'identità unica, di straordinaria bellezza, fondata su un patrimonio artistico culturale millenario, in un presente che diventa slancio, trasformazione, orizzonte condiviso che costruisce il futuro". Il risultato è frutto di un percorso partecipativo realizzato con l'Università Politecnica delle Marche, Regione Marche, ANCI Marche e con le principali realtà culturali, sociali ed economiche del territorio, dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale fino all'Arcidiocesi, con la direzione creativa di Anghela Alò creative director e autrice di grandi eventi internazionali, che ha firmato la consulenza creativa per Expo 2030 e ha curato le cerimonie di apertura della Coppa del Mondo FIFA 2022 a Doha e con il prezioso contributo di numerosi cittadini, chiamati a partecipare, attraverso l'indagine partecipativa on line lanciata dal Comune, per raccogliere idee, proposte ed iniziative. Un lavoro corale che presenta oltre ottanta progetti originali e site-specific diretti



AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

da importanti personalità del panorama culturale italiano che valorizzano il patrimonio urbano, promuovono la divulgazione culturale e creano nuove connessioni tra territorio e comunità. Un tratto identitario quello del **mare** e di città di porto, cui oggi si aggiunge anche quello di città-parco. Con il Parco urbano del Cardeto a picco sul **mare** e il Parco Regionale del Conero in cammino per diventare Parco Nazionale, Ancona è città in trasformazione, simbolo di un equilibrio unico tra natura e paesaggio, dove il patrimonio materiale e immateriale, si trasformano in un sentimento collettivo da custodire e rilanciare come promessa di futuro. Una gara alla quale Ancona partecipa forte del ruolo che ha saputo costruire affermandosi come capitale istituzionale e simbolica dell'**Adriatico**, con la Dichiarazione di Ancona del 2000 e con l'approvazione della Strategia EUSAIR (Strategia dell'Unione europea per la Regione adriatica e ionica) e sede delle principali istituzioni che hanno dato vita ad EUSAIR stessa: l'Iniziativa **Adriatico-Ionica**, il Forum delle Camere di Commercio, il Forum delle Città ed il Forum delle Università per l'**Adriatico Ionico**. Spiccano a questo proposito le adesioni al dossier di candidatura delle città di Spalato, Dubrovnik e Zara. Il concept e le linee guida del dossier di Ancona Capitale Italiana della Cultura 2028, dal titolo "Ancona. Questo adesso" verranno presentate in una cerimonia ufficiale dal Comune e dagli Enti sostenitori il prossimo 28 ottobre alle ore 11.30 al Ridotto del Teatro delle Muse di Ancona. Photo gallery.

'Ancona. Questo adesso' candidata Capitale italiana Cultura 2028

Crocevia sul **mare** di culture, cuore di rigenerazione urbana "Ancona. Questo adesso". E' il tema del dossier, con concept e linee guida, alla base della candidatura del capoluogo marchigiano a Capitale Italiana della Cultura 2028. Una città di **mare** e di frontiera, al centro di rotte internazionali, che ha costruito la propria identità sull'incontro di civiltà e culture, con un porto naturale che per secoli l'ha resa crocevia strategico verso l'Oriente e con le vie che conducono al cuore dell'Europa; un centro che si pone come, ponte tra l'Italia, i Balcani e il Mediterraneo, epicentro culturale ed economico. Il dossier di candidatura delinea una città che trova nella cultura il cuore di un programma sostenibile e innovativo di rigenerazione urbana, sociale, economica, per fronteggiare sfide future e cogliere nuove opportunità. Il risultato è frutto di un percorso partecipativo da parte del Comune, con Università Politecnica delle Marche, Regione, Anci Marche e le principali realtà culturali, sociali, economiche del territorio, dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** fino all'Arcidiocesi, con la direzione creativa di Anghela Alò creative director e autrice di grandi eventi internazionali, e il contributo di numerosi cittadini, chiamati a partecipare, attraverso l'indagine partecipativa on line lanciata dal Comune, per raccogliere idee, proposte ed iniziative. Un lavoro corale con oltre 80 progetti originali e site-specific diretti da importanti personalità del panorama culturale che valorizzano il patrimonio urbano, promuovono la divulgazione culturale e creano connessioni tra territorio e comunità. Un tratto identitario quello del **mare** e di città di porto, cui si aggiunge anche quello di città-parco. Con il Parco urbano del Cardeto a picco sul **mare** e il Parco Regionale del Conero in cammino per diventare Parco Nazionale, Ancona è in trasformazione, simbolo di un equilibrio unico tra natura e paesaggio, dove il patrimonio materiale e immateriale, si trasformano in un sentimento collettivo da custodire e rilanciare come promessa di futuro. "In un momento storico complesso, segnato da transizioni economiche, ambientali e sociali - sottolinea il sindaco Daniele Silvetti - Ancona sceglie di fare della cultura il motore del proprio sviluppo, con un approccio pragmatico e inclusivo la cultura come leva di cambiamento, come innovazione, come ponte di dialogo tra popoli. Vogliamo unire identità e futuro, rafforzando i legami con i territori dell'**Adriatico** e con le reti europee, valorizzando le nostre radici e il patrimonio storico, naturale e urbano che ci rende unici. Una sfida per attraversare il presente e un orizzonte per le generazioni future". "Il progetto - spiega l'assessora alla Cultura Marta Paraventi - si fonda su una visione strategica dello sviluppo urbano e sociale basato sulla cultura come motore di trasformazione e intende ricostruire



un patto simbolico tra Ancona e il suo **mare** e ridisegnare il futuro della città attraverso la riscoperta di un'identità unica, di straordinaria bellezza, fondata su un patrimonio artistico culturale millenario, in un presente che diventa slancio, trasformazione, orizzonte condiviso che costruisce il futuro". La cerimonia ufficiale di presentazione il 28 ottobre alle ore 11.30 al Ridotto del Teatro delle Muse di Ancona.

Corde, pali di pino e le staccionate: pennello sull'Albula, a San Benedetto non si passa

di Marco Braccetti martedì 21 ottobre 2025, 02:25 3 Minuti di Lettura SAN BENEDETTO Corde, palizzate e staccionate. Il futuro del Pennello sull' Albula sarà pure di piena percorribilità come auspica nel futuro l'amministrazione comunale, ma il presente è segnato purtroppo da una totale inaccessibilità. Ieri, il Corriere Adriatico ha illustrato i piani dell'amministrazione comunale: un intervento strutturale su quella scogliera, per renderla accessibile in sicurezza. Nell'attesa, però, è sempre il Comune a correre ai ripari, sottolineando come non vengano rispettati gli attuali divieti d'accesso al Pennello e di stazionamento nelle sue vicinanze. APPROFONDIMENTI LA SANITA' San Benedetto, la Casa della salute è a due passi ma per curarsi serve l'automobile LA SANITA' Personale, stipendi e scarsità di risorse: scontro aperto tra la Cisl e l'Ast picena I rimedi Come si procederà? Presto detto. Per una spesa complessiva di 9.052,40 l'area municipale "Gestione del territorio" guidata dal dirigente Giorgio Giantomassi ha predisposto l'acquisto e la collocazione di tutta una serie di barriere. Per l'esattezza: 50 metri di pali e corde, finalizzati a impedire l'accesso sulla riva del torrente Albula; insieme a 45 metri circa di staccionate di protezione, da collocare a ridosso della passerella a mare fino alla battigia, con pali di pino (uno ogni 2 metri) a croce di Sant'Andrea. L'obiettivo L'obiettivo è chiaro: rendere fisicamente impossibile (o, comunque, molto più complicato) l'ingresso nell'area del pennello. Prevista anche l'apposizione di otto nuovi cartelli (posti su altrettanti pali in ferro zincato) per illustrare a tutti le principali disposizioni di divieto. Da quando è stata realizzata (nel 2016) questa scogliera vede un continuo via vai di persone, soprattutto d'estate, ma un po' tutto l'anno. Il rischio di cadute tra i blocchi di pietra è sempre incombente e c'è già stato qualche ferito. «La sbarra precedentemente installata presso il pennello risulta rimossa ed i cartelli vengono periodicamente divelti - fanno sapere dal Comune -. Si è pertanto avviata, di concerto con la Capitaneria di **porto**, la procedura per individuare ulteriori e più incisive modalità per interdire l'accesso al pennello». Il giro di vite Va detto che l'Autorità marittima invocava da anni questo giro di vite. Nel 2021, l'allora comandante Marco Mancini metteva così nero su bianco: «Il Comune di San Benedetto, competente alla gestione del pubblico demanio marittimo ad uso turistico-ricreativo, su cui ricade il pennello dovrà adottare ogni utile iniziativa anche mediante l'apposizione di idonea cartellonistica monitoria e ogni altro apprestamento fisico interdittivo ritenuto utile, a mare e a terra, per impedirne l'accesso. Quanto sopra non escludendo la programmazione di specifica attività di vigilanza da parte della polizia municipale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



di Marco Braccetti martedì 21 ottobre 2025, 02:25 3 Minuti di Lettura SAN BENEDETTO Corde, palizzate e staccionate. Il futuro del Pennello sull' Albula sarà pure di piena percorribilità come auspica nel futuro l'amministrazione comunale, ma il presente è segnato purtroppo da una totale inaccessibilità. Ieri, il Corriere Adriatico ha illustrato i piani dell'amministrazione comunale: un intervento strutturale su quella scogliera, per renderla accessibile in sicurezza. Nell'attesa, però, è sempre il Comune a correre ai ripari, sottolineando come non vengano rispettati gli attuali divieti d'accesso al Pennello e di stazionamento nelle sue vicinanze. APPROFONDIMENTI LA SANITA' San Benedetto, la Casa della salute è a due passi ma per curarsi serve l'automobile LA SANITA' Personale, stipendi e scarsità di risorse: scontro aperto tra la Cisl e l'Ast picena I rimedi Come si procederà? Presto detto. Per una spesa complessiva di 9.052,40 l'area municipale "Gestione del territorio" guidata dal dirigente Giorgio Giantomassi ha predisposto l'acquisto e la collocazione di tutta una serie di barriere. Per l'esattezza: 50 metri di pali e corde, finalizzati a impedire l'accesso sulla riva del torrente Albula; insieme a 45 metri circa di staccionate di protezione, da collocare a ridosso della passerella a mare fino alla battigia, con pali di pino (uno ogni 2 metri) a croce di Sant'Andrea. L'obiettivo L'obiettivo è chiaro: rendere fisicamente impossibile (o, comunque, molto più complicato) l'ingresso nell'area del pennello. Prevista anche l'apposizione di otto nuovi cartelli (posti su altrettanti pali in ferro zincato) per illustrare a tutti le principali disposizioni di divieto. Da quando è stata realizzata (nel 2016) questa scogliera vede un continuo via vai di persone, soprattutto d'estate, ma un po' tutto l'anno. Il rischio di cadute tra i blocchi di pietra è sempre incombente e c'è già stato qualche ferito. «La sbarra precedentemente installata presso il pennello risulta rimossa ed i cartelli vengono periodicamente divelti - fanno sapere dal Comune -. Si

Autorità Portuale: "Un inquinamento, una risposta integrata mare-coste. Incontri per la gestione di emergenze di livello 2"

Autorità Portuale: "Un inquinamento, una risposta integrata mare-coste. Incontri per la gestione di emergenze di livello 2" Un inquinamento, una risposta integrata mare-coste. Incontri per la gestione di emergenze di livello 2. E' questo il tema dell'iniziativa che si svolge da martedì 21 a giovedì 23 ottobre nella Sala Marconi dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico centrale, promosso da Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Ispra - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, **Sistema** nazionale per la protezione dell'ambiente in collaborazione con Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e Adsp del mare Adriatico centrale, che ha come obiettivo quello di aumentare la consapevolezza del ruolo nelle **Autorità** locali (Guardia Costiera, Prefettura, Protezione Civile Regionale, Vigili del Fuoco, Arpa) nella gestione della risposta a un'emergenza di Livello 2. Un progetto di approfondimento sulle sinergie operative per innescare una collaborazione integrata mare-coste tra gli attori in campo e nei tavoli decisionali. **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale Questo è un articolo pubblicato il 20-10-2025 alle 15:39 sul giornale del 21 ottobre 2025 0 letture.



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, Piacenza fa il punto sugli investimenti infrastrutturali

Il commissario straordinario dell'AdSP è intervenuto nel corso della "Genoa Shipping Week". 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". Nel corso dei suoi incontri, tra i quali il XII Forum "Shipping and Intermodal Transport" e il convegno "Unire i porti, costruire il futuro", ha anche 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, **Piacenza** ha focalizzato l'attenzione sugli investimenti infrastrutturali che si stanno realizzando a Gioia Tauro. "Abbiamo chiuso il 2024 con 3,9 milioni di teu 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 teu. 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". Il commissario **Piacenza** ha, quindi, descritto quelli che sono gli interventi infrastrutturali che garantiranno la leadership di Gioia Tauro: "Entro la fine dell'anno 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". Condividi Tag porti gioia tauro Articoli correlati.



Gioia Tauro, obiettivo ultra-record: 7 milioni di teu nel 2029

Il commissario **Paolo Piacenza**: da noi il 40% dei container italiani GENOVA. «Abbiamo chiuso il 2024 con 3,9 milioni di teu movimentati: siccome nei primi nove mesi di quest'anno abbiamo già registrato una crescita dell'11,6% rispetto a dodici mesi prima, con buone probabilità chiuderemo il 2025 abbattendo, per la prima volta, la barriera dei 4 milioni di teu». Lo ha sottolineato il commissario straordinario **Paolo Piacenza**, al timone dell'Authority di Gioia Tauro, in occasione della "Genoa Shipping Week".

Peraltro, non è una sorpresa: già nell'ultimissima fase della presidenza dell'ammiraglio livornese Andrea Agostinelli, era stato sottolineato con orgoglio fin dalla presentazione dei dati dei primi sei mesi che l'incremento di oltre dieci punti percentuali rispetto a 3 milioni 940mila teu dello scorso anno lasciava ipotizzare fin dagli inizi di luglio il superamento di ogni record precedente, visto che nel decennio targato Agostinelli si è balzati da 2,5 milioni a quasi 4 milioni di teu. Ma il commissario **Piacenza** va ancora più in là e fissa l'asticella assai in alto: «Io penso - dirà poi - che il porto di Gioia Tauro sia un porto essenziale che crescerà ulteriormente: tant'è vero che le nostre previsioni di traffico puntano ai 7 milioni di teu entro il 2029». Anziché ai record di fine decennio, guardiamo ai primati dell'oggi. Per **Piacenza** è opportuno analizzare queste cifre nel contesto nazionale: «Il porto di Gioia Tauro movimentava il 40% dei container italiani». Non basta: bisogna evitare di guardare al "transhipment" come mera attività di trasbordo, semmai «rappresenta un'essenziale porta d'ingresso della merce internazionale nel mercato nazionale».

Di più: **Piacenza** ricorda che dei 3,9 milioni di teu movimentati nel 2024, ben 3,3 milioni sono container pieni. E ancora: di questi 3,9 milioni di teu, «circa 800 mila sono contenitori che arrivano o vanno verso i porti nazionali»; dunque, Gioia Tauro è sì porto di trasbordo ma «senza il porto di Gioia Tauro circa 800-900mila teu di merce non arriverebbe in altri porti italiani e quindi nel mercato nazionale». A ciò si aggiunga un ulteriore elemento: «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». Ma c'è un "ma", dice **Piacenza**: «Poche di queste risorse rimangono nel porto di "transhipment", che pure però è elemento essenziale di questa catena». Ma il commissario **Paolo Piacenza**, nel corso degli interventi all'iniziativa genovese, ha messo l'accento anche sugli interventi infrastrutturali che garantiranno la leadership di Gioia Tauro: «Entro fine anno 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».



10/20/2025 10:43 PAOLO PIACENZA:

Il commissario Paolo Piacenza: da noi il 40% dei container italiani GENOVA. «Abbiamo chiuso il 2024 con 3,9 milioni di teu movimentati: siccome nei primi nove mesi di quest'anno abbiamo già registrato una crescita dell'11,6% rispetto a dodici mesi prima, con buone probabilità chiuderemo il 2025 abbattendo, per la prima volta, la barriera dei 4 milioni di teu». Lo ha sottolineato il commissario straordinario Paolo Piacenza, al timone dell'Authority di Gioia Tauro, in occasione della "Genoa Shipping Week". Peraltro, non è una sorpresa: già nell'ultimissima fase della presidenza dell'ammiraglio livornese Andrea Agostinelli, era stato sottolineato con orgoglio fin dalla presentazione dei dati dei primi sei mesi che l'incremento di oltre dieci punti percentuali rispetto a 3 milioni 940mila teu dello scorso anno lasciava ipotizzare fin dagli inizi di luglio il superamento di ogni record precedente, visto che nel decennio targato Agostinelli si è balzati da 2,5 milioni a quasi 4 milioni di teu. Ma il commissario Piacenza va ancora più in là e fissa l'asticella assai in alto: «Io penso - dirà poi - che il porto di Gioia Tauro sia un porto essenziale che crescerà ulteriormente: tant'è vero che le nostre previsioni di traffico puntano ai 7 milioni di teu entro il 2029». Anziché ai record di fine decennio, guardiamo ai primati dell'oggi. Per Piacenza è opportuno analizzare queste cifre nel contesto nazionale: «Il porto di Gioia Tauro movimentava il 40% dei container italiani». Non basta: bisogna evitare di guardare al "transhipment" come mera attività di trasbordo, semmai «rappresenta un'essenziale porta d'ingresso della merce internazionale nel mercato nazionale». Di più: Piacenza ricorda che dei 3,9 milioni di teu movimentati nel 2024, ben 3,3 milioni sono container pieni. E ancora: di questi 3,9 milioni di teu, «circa 800 mila sono contenitori che arrivano o vanno verso i porti nazionali»; dunque, Gioia Tauro è sì porto di trasbordo ma «senza il porto di Gioia Tauro circa 800-900mila teu di merce non arriverebbe in altri porti italiani e quindi nel mercato nazionale». A ciò si aggiunga un ulteriore elemento: «Tutto questo

A che punto è la riforma del sistema portuale?

L'On. Sigismondi (FDI) ha sottoposto un'interrogazione parlamentare a risposta immediata al Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti sul tema della riforma organica della governance dei **porti** da parte del Governo, prevista entro la fine del 2026, per rafforzare la competitività del sistema Italia, attrarre investimenti, rendere gli scali più efficienti. A tale proposito, l'interrogante, dopo aver ricordato il decreto-legge del 21 maggio 2025 n.73 convertito in legge del 18 luglio 2025 n.105, che ha introdotto misure urgenti per la gestione del demanio portuale e marittimo, chiede di sapere quali siano i principi alla base della riforma del sistema portuale, gli obiettivi strategici e quale sia lo stato di avanzamento. Il Ministro Matteo Salvini ha risposto all'interrogazione in Aula del Senato, ricordando prima di tutto che il sistema portuale italiano rappresenta una leva cruciale per la competitività del Paese, nonostante negli ultimi anni diverse congiunture e crisi internazionali abbiano influito negativamente sui flussi commerciali. Salvini ha poi proseguito affermando che per rilanciare il sistema portuale italiano sia necessario un intervento ambizioso che, in sintesi, prevede: la creazione di una rete portuale nazionale in grado di superare le frammentazioni delle singole autorità portuali; la semplificazione delle procedure burocratiche; una visione integrata della pianificazione e della programmazione di tutti gli investimenti portuali. Con riferimento alle tempistiche di attuazione della riforma, il Ministro dichiara che il testo è in attesa delle ultime verifiche tecniche da parte delle amministrazioni competenti. Il testo dell'interrogazione La risposta del Ministro.



Informare

Focus

Le navi di Norwegian Cruise Line Holdings si riforniranno di fuel rinnovabili nel porto di Barcellona

Il gruppo **crocieristico** americano Norwegian Cruise Line Holdings (NCLH), che è attivo commercialmente con i marchi Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, ha siglato un accordo con il gruppo energetico spagnolo Repsol che prevede la fornitura di carburanti rinnovabili alle navi dell'azienda statunitense che faranno scalo nel porto di Barcellona. L'intesa, della durata di otto anni, prevede che a partire dalla stagione europea 2026 Repsol offra ai tre brand del gruppo NCHL una gamma di fuel rinnovabili, inclusi i biocarburanti, e dal 2029 metanolo rinnovabile. I carburanti forniti saranno tutti certificati nell'ambito del sistema International Sustainability and Carbon Certification (ISCC) in linea con le direttive dell'Unione Europea. Il metanolo rinnovabile fornito da Repsol nel porto di Barcellona sarà prodotto presso l'impianto Ecoplanta dell'azienda spagnola a Tarragona, dove è prevista la trasformazione dei rifiuti urbani in carburanti rinnovabili e prodotti circolari. Il nuovo impianto, la cui entrata in funzione è prevista per il 2029, avrà la capacità di trattare fino a 400.000 tonnellate di rifiuti solidi urbani all'anno e trasformarli in 240.000 tonnellate di carburanti rinnovabili e prodotti circolari. NCLH è la prima società a firmare un accordo per il metanolo rinnovabile prodotto dall'impianto Ecoplanta.



Informare

Focus

Global Ports Holding ha firmato il contratto per la gestione del terminal crociere di Casablanca

Nei giorni scorsi il consorzio partecipato al 51% dalla società terminalista Global Ports Holding (GPH), al 40% dalla marocchina Steya e al 9% dalla società di consulenza Ocean Infrastructures Management della spagnola Ocean Capital Partners, che lo scorso anno al termine di una gara è stato selezionato dall'autorità portuale marocchina Agence Nationale des Ports (ANP) quale offerente preferenziale per la gestione del terminal **crociere** del porto di Casablanca, ha firmato il relativo contratto di concessione della durata di 15 anni con opzione per una proroga di 20 anni. Si prevede che il consorzio assumerà la gestione del terminal all'inizio del prossimo anno. Nel 2025 il porto di Casablanca è stato scalato da 103 navi da crociera per un totale di oltre 140mila passeggeri, traffico che si prevede supererà i 160mila passeggeri entro il 2027 per poi puntare ai 350mila passeggeri annui.

Informare

Global Ports Holding ha firmato il contratto per la gestione del terminal crociere di Casablanca



10/20/2025 18:26

Nei giorni scorsi il consorzio partecipato al 51% dalla società terminalista Global Ports Holding (GPH), al 40% dalla marocchina Steya e al 9% dalla società di consulenza Ocean Infrastructures Management della spagnola Ocean Capital Partners, che lo scorso anno al termine di una gara è stato selezionato dall'autorità portuale marocchina Agence Nationale des Ports (ANP) quale offerente preferenziale per la gestione del terminal crociere del porto di Casablanca, ha firmato il relativo contratto di concessione della durata di 15 anni con opzione per una proroga di 20 anni. Si prevede che il consorzio assumerà la gestione del terminal all'inizio del prossimo anno. Nel 2025 il porto di Casablanca è stato scalato da 103 navi da crociera per un totale di oltre 140mila passeggeri, traffico che si prevede supererà i 160mila passeggeri entro il 2027 per poi puntare ai 350mila passeggeri annui.

Informazioni Marittime

Focus

"Porti d'Italia", varato il testo completo per la riforma di settore

L'organismo di diritto privato (ma a capitale pubblico) elaborato dal viceministro Rixi, coordinerà investimenti, opere strategiche e i rapporti tra lo Stato e le Autorità di Sistema. La nuova società pubblica destinata a cambiare la portualità nazionale si chiamerà " **Porti** d'Italia Spa ". È il risultato del lavoro affidato dal ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Matteo Salvini, al suo vice, Edoardo Rixi; il Disegno di Legge è ora in attesa dell'approvazione di Camera e Senato. **Porti** d'Italia sarà una sorta di super Authority di diritto privato, ma a capitale interamente pubblico, concepita per coordinare investimenti, opere strategiche e rapporti tra lo Stato e le sedici Autorità di Sistema Portuale italiane. Il documento si compone di 29 articoli e si sviluppa su oltre 50 pagine. La sua costituzione sarà formalizzata con un decreto del Mit, di concerto con il ministero dell'Economia. Verranno definiti statuto, governance e remunerazioni, e sarà fissata la data di avvio delle attività. Il capitale iniziale ammonterà a 500 milioni di euro, interamente versati dal Tesoro, che manterrà il controllo azionario d'intesa con il Mit. Al vertice, il consiglio di amministrazione ne dovrebbe essere composto da cinque membri: due indicati dal Mef, due dal Mit e uno dalla Presidenza del Consiglio. Il presidente verrà scelto tra i designati del Mef, mentre l'amministratore delegato sarà nominato dal Mit. **Porti** d'Italia avrà il compito di promuovere e sviluppare la "Rete italiana della portualità", gestendo in regime di concessione novennale le opere di rilevanza strategica nazionale e internazionale. Dalla costruzione di nuovi moli e banchine agli interventi di manutenzione straordinaria, la società diventerà il principale braccio operativo dello Stato per la realizzazione di grandi infrastrutture marittime. In questa veste, potrà progettare, appaltare e collaudare direttamente i lavori, esercitando anche funzioni espropriative e di vigilanza. Sarà inoltre incaricata di coordinare le attività con le singole Autorità portuali, mediante una convenzione -quadro con la Conferenza nazionale del sistema portuale. Per le proprie attività, la società potrà assumere personale direttamente o avvalersi di tecnici distaccati da altre società pubbliche, fino a 150 unità. Se tutto procederà secondo i tempi, la concessione dovrebbe essere formalmente attiva entro il 31 luglio 2026. Condividi Tag **porti** Articoli correlati.



Presidenze AdSp, domani il voto decisivo in Senato

Andrea Puccini

ROMA Dopo mesi di attesa e rinvii, sembra arrivato il momento della svolta per le nomine ai vertici delle Autorità di Sistema portuale nazionali. Salvo sorprese dell'ultima ora, martedì 21 Ottobre l'VIII Commissione del Senato metterà ai voti in blocco i dodici presidenti proposti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ponendo fine al cosiddetto pacchetto nomine che da mesi tiene in sospeso la governance portuale italiana. La convocazione della commissione, presieduta dal senatore di Forza Italia Claudio Fazzone, giunge dopo le pressioni esercitate dal viceministro Edoardo Rixi, che nei giorni scorsi aveva denunciato la lentezza dell'iter parlamentare e minacciato di procedere a nomine dirette per tre autorità già nella prossima settimana. Un annuncio che potrebbe aver accelerato la decisione, anche se la convocazione sarebbe arrivata anche e soprattutto solo dopo aver raggiunto un accordo politico complessivo sugli incarichi. Con il voto di martedì, i dodici commissari straordinari attualmente in carica potranno finalmente insediarsi ufficialmente come presidenti, in attesa dei decreti ministeriali firmati dal titolare del Mit, Matteo Salvini, che dovrebbero essere pubblicati entro la settimana successiva. Ecco i nomi: Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale), Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale), Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale), Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale), Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale), Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto), Annalisa Tardino (AdSp Mar Sicilia Occidentale), Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale), Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio), Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio), Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) e Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna). La partita, tuttavia, non è ancora del tutto ancora formalmente chiusa. Per l'AdSp con sede a Trieste, il Mit ha infatti richiesto l'intesa al presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, sul nome di Marco Consalvo, che dovrà essere audito dalle Commissioni Trasporti di Camera e Senato prima della nomina ufficiale. Con l'approvazione in commissione e la successiva firma dei decreti, si chiuderà così una delle fasi più lunghe e controverse della recente storia amministrativa del sistema portuale italiano, restituendo finalmente stabilità e continuità operativa alle dodici Autorità dopo mesi di gestione commissariale.



Accordo Fincantieri-Defcomm per navi autonome e droni di superficie

20 Ottobre 2025 Redazione Allo studio lo sviluppo di soluzioni per missioni di sorveglianza e sicurezza **Trieste** - Accordo strategico fra Fincantieri e Defcomm per accelerare lo sviluppo delle unità autonome di superficie della startup italiana specializzata in soluzioni unmanned per il settore marittimo. Si conferma così la volontà del gruppo di proseguire sulla strada dell'innovazione tecnologica collaborando e investendo in realtà emergenti per consolidare la leadership industriale, in particolare nel unmanned dual-use ad alto contenuto tecnologico. L'intesa prevede un accordo di co-investimento per accelerare gli sviluppi e l'industrializzazione dei droni di superficie progettati da Defcomm che hanno già superato test di "long run ed endurance", progettati per missioni di sorveglianza, intelligence e pattugliamento e che hanno elevata flessibilità di impiego, operando autonomamente, a guida remota e a controllo manuale. Vantano anche una "elevata performance per velocità". Fincantieri svilupperà e integrerà sulle proprie navi capacità di deployment dei mezzi autonomi di superficie, per clienti nazionali e internazionali. Per Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri "questa sinergia conferma il nostro ruolo come leader nell'innovazione e motore di crescita per l'intero ecosistema industriale navale nazionale, capace di catalizzare lo sviluppo di nuove tecnologie e di anticipare le esigenze di un mercato globale competitivo e in rapida evoluzione come quello dei droni di superficie". Folgiero sottolinea "l'altissimo potenziale" di Defcomm, capace di "soluzioni all'avanguardia per la trasformazione tecnologica del settore navale e per una veloce evoluzione della base industriale italiana, rafforzandone l'autonomia strategica e la sovranità tecnologica valorizzando il meglio che c'è nel nostro Paese". Federico Zarghetta, imprenditore nel settore delle telecomunicazioni satellitari on the move e dell'automazione navale ad alte prestazioni unmanned da oltre trent'anni, considera "questo matrimonio la naturale evoluzione della mia continua ricerca nell'innovazione, continuo perfezionamento e adattamento alle sempre più esigenti richieste del mercato e della competizione internazionale".



20 Ottobre 2025 Redazione Allo studio lo sviluppo di soluzioni per missioni di sorveglianza e sicurezza Trieste - Accordo strategico fra Fincantieri e Defcomm per accelerare lo sviluppo delle unità autonome di superficie della startup italiana specializzata in soluzioni unmanned per il settore marittimo. Si conferma così la volontà del gruppo di proseguire sulla strada dell'innovazione tecnologica collaborando e investendo in realtà emergenti per consolidare la leadership industriale, in particolare nel unmanned dual-use ad alto contenuto tecnologico. L'intesa prevede un accordo di co-investimento per accelerare gli sviluppi e l'industrializzazione dei droni di superficie progettati da Defcomm che hanno già superato test di "long run ed endurance", progettati per missioni di sorveglianza, intelligence e pattugliamento e che hanno elevata flessibilità di impiego, operando autonomamente, a guida remota e a controllo manuale. Vantano anche una "elevata performance per velocità". Fincantieri svilupperà e integrerà sulle proprie navi capacità di deployment dei mezzi autonomi di superficie, per clienti nazionali e internazionali. Per Pierroberto Folgiero, amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri "questa sinergia conferma il nostro ruolo come leader nell'innovazione e motore di crescita per l'intero ecosistema industriale navale nazionale, capace di catalizzare lo sviluppo di nuove tecnologie e di anticipare le esigenze di un mercato globale competitivo e in rapida evoluzione come quello dei droni di superficie". Folgiero sottolinea "l'altissimo potenziale" di Defcomm, capace di "soluzioni all'avanguardia per la trasformazione tecnologica del settore navale e per una veloce evoluzione della base industriale italiana, rafforzandone l'autonomia strategica e la sovranità tecnologica valorizzando il meglio che c'è nel nostro Paese". Federico Zarghetta, imprenditore nel settore delle telecomunicazioni satellitari on the move e dell'automazione navale ad alte prestazioni unmanned da oltre trent'anni, considera "questo matrimonio la naturale evoluzione della mia continua ricerca nell'innovazione, continuo perfezionamento e adattamento alle sempre più esigenti richieste del mercato e della competizione internazionale".

Shipping Italy

Focus

Sciopero nazionale per il personale di Tirrenia Cin e Moby

Economia Proclamazione congiunta da parte di Federmar-Cisal, Ugl Mare, Usb e Orsa per la scarsa chiarezza sui piani del gruppo dopo l'uscita di Msc di REDAZIONE SHIPPING ITALY L'agitazione annunciata alcune settimane fa sfocerà ora in uno sciopero: fra venerdì e sabato il personale marittimo e amministrativo di Tirrenia Cin e Moby si fermerà per 24 ore. L'iniziativa è stata proclamata congiuntamente da Federmar-Cisal, Ugl Mare, Usb e Orsa Marittimi, con l'obiettivo di denunciare le criticità che affliggono il settore. Tra le principali rivendicazioni figurano la richiesta di "maggiore tutela per il personale imbarcato e amministrativo, la denuncia di carenze di organico, ritardi contrattuali e una gestione societaria ritenuta opaca dopo i recenti cambiamenti aziendali". Il riferimento è all'uscita dal capitale di Moby del gruppo Msc a seguito del relativo provvedimento Antitrust, che - temono i sindacati - potrebbe portare a cessione di navi e taglio dei servizi (segnalato ad esempio come durante la recente fiera Ttg di Rimini Cin Tirrenia non annoverasse la rotta Palermo - **Napoli** fra quelle in programma la prossima stagione). I sindacati chiedono quindi "un piano industriale chiaro e garanzie sulla continuità occupazionale, sottolineando l'urgenza di un confronto costruttivo con le istituzioni e le aziende coinvolte".

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.

