



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 22 ottobre 2025



Prime Pagine

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

Primo Piano

21/10/2025	vivereancona.it	25
Successo per le visite guidate multimediali al porto di Ancona		

Trieste

21/10/2025	FerPress	26
I porti di La Spezia e Trieste protagonisti dei piloti del progetto eFTI4EU per digitalizzazione trasporti		
21/10/2025	Informatore Navale	29
I porti di La Spezia e Trieste protagonisti dei piloti del progetto europeo eFTI4EU per la digitalizzazione dei trasporti e della logistica		
21/10/2025	Messaggero Marittimo	31
Circle: Spezia e Trieste aprono alla digitalizzazione europea dei trasporti		
21/10/2025	Sea Reporter	33
I porti di La Spezia e Trieste protagonisti del progetto europeo per la digitalizzazione dei trasporti, dei controlli e della logistica		
21/10/2025	transportonline.com	36
La Spezia e Trieste guidano la digitalizzazione della logistica europea		

Venezia

21/10/2025	Messaggero Marittimo	38
La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...		

Savona, Vado

21/10/2025	Informatore Navale	40
Costa Crociere torna a Sanremo con la Crociera della Musica: nuova campagna e due mini crociere a bordo di Costa Toscana		
21/10/2025	Savona News	42
Vado Ligure costruisce la sua nuova identità: una destinazione tra outdoor, cultura e comunità		

Genova, Voltri

21/10/2025	FerPress	44
Port&Shipping Tech 2025 si conferma punto di riferimento per lo shipping e la geopolitica		
21/10/2025	Il Nautilus	46
PORT&SHIPPING TECH 2025 CONFERMA LA LEADERSHIP DI CONTENUTI E DI PUBBLICO		
21/10/2025	Messaggero Marittimo	48
Port&Shipping Tech conferma la leadership di contenuti e pubblico		
21/10/2025	PrimoCanale.it	50
Meteo in Liguria, continua la pioggia: le previsioni		
21/10/2025	Shipping Italy	52
Un solo offerente per i lavori della Fase B della nuova diga di Genova		

La Spezia

21/10/2025	Ansa.it	54
Elettrificazione banchine, primo test al porto di La Spezia		

21/10/2025	BizJournal Liguria	I porti della Spezia e di Trieste protagonisti dei casi pilota del progetto europeo eFTI4EU	55
21/10/2025	BizJournal Liguria	Elettrificazione delle banchine, successo dei primi test alla Spezia	58
21/10/2025	Citta della Spezia	Bocciata la richiesta di una commissione su waterfront, lavori in porto e dragaggi. E scatta la discussione sulle mancate convocazioni	60
21/10/2025	Citta della Spezia	Elettrificazione banchine, esito positivo per i test di collegamento tra cabina e Msc Seaview	62
21/10/2025	FerPress	I porti di La Spezia e Trieste protagonisti dei piloti del progetto eFTI4EU per digitalizzazione trasporti	64
21/10/2025	Informatore Navale	I porti di La Spezia e Trieste protagonisti dei piloti del progetto europeo eFTI4EU per la digitalizzazione dei trasporti e della logistica	67
21/10/2025	Messaggero Marittimo	La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...	69
21/10/2025	Messaggero Marittimo	Cold ironing: primi test con successo a La Spezia	71
21/10/2025	Messaggero Marittimo	Circle: Spezia e Trieste aprono alla digitalizzazione europea dei trasporti	73
21/10/2025	Port Logistic Press	Porto della Spezia: elettrificazione delle banchine, successo dei primi test su MSC Crociere	75
21/10/2025	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter</i> I porti di La Spezia e Trieste protagonisti del progetto europeo per la digitalizzazione dei trasporti, dei controlli e della logistica	77
21/10/2025	Shipping Italy	Nel porto di Spezia effettuato il primo test per il cold ironing su navi da crociera	80
21/10/2025	transportonline.com	<i>Transportonline</i> La Spezia e Trieste guidano la digitalizzazione della logistica europea	82

Ravenna

21/10/2025	Messaggero Marittimo	La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...	84
21/10/2025	RavennaNotizie.it	Nella valigia aveva una pistola semiautomatica. Turista americano denunciato dopo i controlli al Terminal Crociere di Ravenna	86
21/10/2025	ravennawebtv.it	Nello zaino di un crocierista spunta una pistola semiautomatica	87
21/10/2025	Tele Romagna 24	RAVENNA: Controlli al porto, sequestrata un'arma	88

Marina di Carrara

21/10/2025	Messaggero Marittimo	La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...	89
------------	-----------------------------	---	----

Livorno

21/10/2025	Informatore Navale	91
L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato all'evento "The technical means of professional skills updating" a Genova		
21/10/2025	Messaggero Marittimo	92
La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/10/2025	vivereancona.it	94
Autorità Portuale: "Un inquinamento, una risposta integrata mare-coste. Incontri per la gestione di emergenze di livello 2"		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/10/2025	CivOnline	95
Piano dei porti, ora tocca a Montalto di Castro		
21/10/2025	La Provincia di Civitavecchia	97
Piano dei porti, ora tocca a Montalto di Castro		
21/10/2025	Messaggero Marittimo	99
La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...		

Napoli

21/10/2025	Messaggero Marittimo	101
La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...		

Salerno

21/10/2025	Messaggero Marittimo	103
La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...		

Bari

21/10/2025	Messaggero Marittimo	105
La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...		

Taranto

21/10/2025	Messaggero Marittimo	107
La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

21/10/2025 **Messaggero Marittimo** 109
La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

Olbia Golfo Aranci

21/10/2025 **Messaggero Marittimo** 111
La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

Cagliari

21/10/2025 **Messaggero Marittimo** 113
La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

21/10/2025 **Messaggero Marittimo** 115
La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

Augusta

21/10/2025 **Ship 2 Shore** 117
'Patto del maialetto' sigillato sulla 'banchina popolare' di Marina di Carrara da Grendi e Perioli

Focus

21/10/2025 **FerPress** 119
Confraspporto: domani al via il X Forum. Lanciato l'allarme per il trasporto italiano, il sistema ETS genera quasi 8 mld di costi

21/10/2025 **Il Nautilus** 121
BRUXELLES - Cisint: "Dall'IMO uno stop alla misura globale, ora l'Europa ci ascolti e tuteli porti di trasbordo e isole"

21/10/2025 **Informare** 122
Greer (USTR): le misure di ritorsione cinesi non impediranno agli USA di ricostruire la propria base cantieristica

21/10/2025 **Informare** 123
Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto di Anversa-Bruges è calato del -2,8%

21/10/2025 **Informare** 125
ESPO invita a continuare ad impegnarsi per una soluzione globale sulle emissioni delle navi nonostante il rinvio all'IMO

21/10/2025	Informatore Navale	127
Contrasporto, dal X Forum in programma il 22 ottobre un allarme per il trasporto italiano: «Il sistema ETS genera quasi 8 miliardi di costi e l'ETS2 potrà costare fino a 3 miliardi alle imprese»		
21/10/2025	Informazioni Marittime	128
Slovenia, logistica auto in porto: joint venture tra Luka Koper e CEVA Logistics		
21/10/2025	La Gazzetta Marittima	129
La formazione al tempo della realtà aumentata e virtuale		
21/10/2025	La Gazzetta Marittima	130
Marine della Toscana, l'aggregazione è una virtù (e un esempio da replicare)		
22/10/2025	La Gazzetta Marittima	131
Sorpresa: ancora uno slittamento del voto in commissione		
21/10/2025	Messaggero Marittimo	133
CMA CGM rafforza la partnership con il Porto di Capodistria		
21/10/2025	Messaggero Marittimo	134
Porti d'Italia Spa: l'identikit della nuova società		
21/10/2025	Messaggero Marittimo	136
Innovare il mare: il Cluster BIG lancia la nuova fase della Blue Economy		
21/10/2025	Messaggero Marittimo	138
Cug: come superare le discriminazioni?		
21/10/2025	Sea Reporter	139
Marinedi all'ICOMIA World Marinas Conference presenta la propria visione per il futuro dei porti turistici		
21/10/2025	Ship Mag	141
Scenic Group presenta Scenic Ikon, la terza nave da spedizione di lusso per crociere polari e tropicali		
21/10/2025	Ship Mag	142
Presidenti dei porti, ennesimo rinvio del voto al Senato in Commissione Trasporti		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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


L'ex ministro Sangiuliano
«Si alla candidatura
in Campania per FdI»
di **Claudio Bozza**
a pagina 17

Champions
L'Inter vince in Belgio
Napoli battuto dal Psv
di **M. Colombo, Scozzafava e Tomaselli**
alle pagine 46 e 47



La protesta delle forze dell'ordine Manovra e liti: si tratta su banche e affitti brevi

di **Mario Sensini**

Affitti brevi in Manovra, l'fi fa muro: «Non voteremo l'aumento». Poi la questione banche. Sono tanti i malumori nel governo. E si aggiunge la protesta delle forze dell'ordine per il taglio ai fondi. alle pagine 12, 13 e 14

GIANNELLI


BANDIERE E REALTÀ

di **Daniele Manca**

Basta un numero per comprendere quanto gli italiani anche nella legge di Bilancio 2026 troveranno qualcosa, poco, ma di sicuro avranno bisogno di un Virgilio che li accompagni per riuscire ad averlo. Si compone di 137 articoli. Senza contare emendamenti e aggiustamenti che arriveranno durante il dibattito parlamentare. Da qui fino agli ultimi giorni di dicembre, quando, se la tradizione sarà rispettata, con un bel maxi emendamento e la richiesta a onorevoli e senatori di votare assieme alla legge anche la fiducia al governo, avremo la certezza che la Manovra è varata. Quel sì non sarà comunque un risultato da poco.

continua a pagina 30

La lunga pax del dollaro

di **Mario Piatero**

a pagina 30

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Mi vergogno un po' a scriverlo, ma i ladri del Louvre mi stanno simpatici. Prima che la macchina dell'indignazione si metta in moto, è ovvio che mi auguro la loro cattura e il recupero della refurtiva. Però, però mi stanno simpatici, che ci posso fare, e da giorni continuo a chiedermi perché. Nessun rigurgito sovranista: non vivo il furto dei gioielli della Corona come una ritorsione nei confronti dei saccheggi perpetrati in Italia da Napoleone. Semmai a rendermi fin troppo tollerante verso i ladri potrebbe essere una suggestione cinematografica e letteraria. Ocean's Eleven e Arsenio Lupin. La professionalità associata all'eleganza e persino a un pizzico di ironia: i rapinatori che arrivano al Louvre su un montacarichi comprato in un paesino che si chiama



I ladri simpatici

Louvre (con la s) e per non dare nell'occhio lo parcheggiano accanto a quelli di un cantiere infinito (ne hanno a bizzeffe anche lì). E poi la corona di duemila diamanti che cade per terra, trasformando di colpo Ocean's Eleven nel Soliti ignoti. Ma forse a rendermi simpatici — o comunque non antipatici come dovrebbero — è il contesto violento che ci circonda. Tra le macerie di Gaza, le esecuzioni in piazza di Hamas, gli ultra di Rieti che ammazzano un brav'uomo a sassate e Trump che immagina di gettare letame addosso a chi lo critica, quel quattro ladri che svalgiano il Louvre in punta di piedi e senza torcere un capello a nessuno finiscono quasi per sembrarmi un avamposto di civiltà.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ex presidente francese Nicolas Sarkozy, 70 anni, e la moglie Carla Bruni, 57, escono di casa a Parigi mano nella mano

Francia La svolta per l'ex presidente

Folla e applausi, la mano di Carla Il primo giorno di Sarkozy in cella

di **Stefano Montefiori**

«Oh, benvenuto Sarkozy!», hanno gridato i detenuti dalle celle. L'ex presidente della Francia ora è in carcere, in isolamento in pochi metri quadrati. L'uscita di casa mano nella mano con la moglie Carla Bruni, tra un'ala di sostenitori che lo ha applaudito, ha sventolato il tricolore e intonato la Marsigliese. Il post: «Sono innocente, la verità trionferà».

alle pagine 2 e 3

L'IRONIA DEGLI ALTRI DETENUTI

Isolato in 9 metri quadrati
I golf, i tappi per le orecchie

a pagina 3

Gli Usa: pace più lontana Salta il vertice con Putin

«Nessun incontro a breve con Trump». Tregua, il piano Ue-Kiev

di **Francesco Battistini**
e **Marco Imarisio**

Mentre sulle televisioni russe va in scena la delegittimazione del presidente americano Trump, «è un bluff, è un fesso», si allontana sempre più il vertice annunciato tra il leader Usa e Putin. Lo stop è arrivato ieri dopo un colloquio tra gli emissari dei due Paesi, Rubio e Lavrov. La Russia vuole il Donbass e il ministro degli Affari esteri di Mosca ha detto chiaramente che non è il momento del cessate il fuoco. Gli Usa: «Pace più lontana». E intanto l'Europa sta mettendo a punto con Kiev un piano per la tregua.

alle pagine 5, 6 e 9 **Finetti, Galluzzo, Meli, Sarcina**


«Stati arabi contro Hamas»

Frattini, Mazza e Privitera alle pagine 10 e 11

IL CASO DI VARESE

Salvata sul bus,
braccialetto
all'ex compagno

di **Andrea Camurani**

a pagina 24

GARLASCO. UN TESTIMONE

«Quel biglietto
del parcheggio
non è di Sempio»

di **Cesare Gluzzi**

a pagina 25

L'INTERVISTA: RENATO ZERO

«A letto in tre,
nacque Triangolo
L'amore infinito
con Bonaccorti»

di **Giovanna Cavalli**
e **Aldo Cazzullo**


L'origine delle sue canzoni — «ci ritrovammo a letto in tre, e uno era di troppo: il Triangolo nacque così» —, il padre poliziotto, l'amore con Enrica Bonaccorti, l'amicizia con le trans di Napoli, gli incontri con Claudio Villa, Lucio Dalla, Loredana Berté: «Feci un concerto a Natale con Venditti e un solo spettatore». Renato Zero si confida al Corriere.

alle pagine 28 e 29

IL MOSTRO

DI STEFANO SOLLIMA

SOLO SU **NETFLIX** | ORA DISPONIBILE



Giudici trasferiti, prescrizione in agguato: la sentenza del processo a Santanchè per falso in bilancio sarà tra almeno un anno. La giustizia inefficiente conviene



Mercoledì 22 ottobre 2025 - Anno 17 - n° 291
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

IL PRIMO EX-PRESIDENTE

Sarkozy in cella, Plenel: "Vittoria, è mafio-politica"



○ CANNAVO E DE MICCO
A PAG. 4 - 5

PER ORA NIENTE SUMMIT

L'Ue si fa il piano con Kiev: Trump rinvia con Putin

○ IACCARINO, SALVINI
E MARRA A PAG. 6 - 7

PARLA CARLO ROVELLI

"Corsa alla guerra mondiale, i giovani possono fermarla"

○ CALAPÀ A PAG. 9

ALTRI 2 CORPI DA HAMAS

Vance è in Israele per fermare Bibi e salvare la tregua

○ FILIU E GROSSI A PAG. 8

» GUARITORI SPIRITUALI

I migliori maghi e ciarlatani web coi rimedi "divini"

» Serenella Bettin

Eva bene che siamo alla ricerca del senso della vita, della pace dell'anima, così avvolti come club sandwich da asporto, tra una riunione e l'altra, una commissione e una bolletta, in questa nostra esistenza che ci spalanca sul vuoto. Ma a farsi strada sul terreno fertile delle vulnerabilità, ci sono anche i guaritori spirituali. Incantatori da social, che promettono rimedi divini e portentosi.

A PAG. 16

Mannelli

io so' Giorgia
dispense di EGOCRAZIA

avviso di cortesia ai manifestanti: la casa bianca me garantisce che so' previste piogge de merda sulle teste in piazza, tutta la mia solidarietà



STAMPA LIBERA Giornalisti con Conte e politici "bipartisan"

In piazza per Ranucci, mentre il Garante si prepara a multarlo

■ In migliaia con M5S, Schlein, Avs e alcuni di Fdi e FI. Ma intanto, su richiesta delle destre, la Privacy ha pronta la sanzione pecuniaria a Report sull'audio del caso Sanguiliano-Boccia

○ BISIGNIA, DE CAROLIS, MACKINSON E RODANO A PAG. 2 - 3



L'ULTIMA DI NORDIO DUE ORE DI PREAVVISO PER FAR SPARIRE TUTTO

Per perquisire l'indagato si dovrà prima avvertirlo



LE GRANDI RIFORME

BOZZA DEL MINISTERO: IL PM DOVRÀ AVVISARE L'AVVOCATO PRIMA DI INIZIARE LE RICERCHE. BISOGNI (CSM): "COSÌ SPARISCONO LE PROVE"

○ FROSINA
A PAG. 11

LA MANOVRA ANCORA IN ALTO MARE

Ora la destra litiga sugli stipendi della Polizia. Tagliati 300 milioni all'Ilva e solo briciole alla scuola

○ DELLA SALA E DI FOGGIA A PAG. 10

L'IMMUNITÀ CONTAGIOSA

Assessore salvato perché compagno di una onorevole



○ PROIETTI
A PAG. 11

LE NOSTRE FIRME

- Gallo Dopo la tregua ci vuole l'Onu a pag. 13
- Boni Perché Putin vince in Ucraina a pag. 6
- D'Andrea Costituzionalisti per sport a pag. 17
- Robecchi Il "woke" contro Colombo a pag. 13
- Crapis Finti paladini della Rai libera a pag. 13
- Delbecchi Le interviste "manicure" a pag. 20

ELOGI E STONCATURE

"I registi italiani? Son tutti vitelloni indolenti e vaghi"



○ FRANÇOIS TRUFFAUT A PAG. 18

La cattiveria

Nicolas Sarkozy va in carcere accompagnato da Carla Bruni. Alla chitarra

LA PALESTRA/MARCO FARFARANA

La Legge Ranucci

» Marco Travaglio

Finché esisterà la criminalità, sarà impossibile impedire che un giornalista libero venga intimidito con un attentato. Ma, a parte indagare su chi l'ha ordinata e piazzata, un modo per trasformare la bomba contro Sigfrido Ranucci in un clamoroso autogol ci sarebbe: allontanare il bastone del potere dalla testa dei giornalisti liberi, nella speranza che il loro numero - oggi piuttosto esiguo - aumenti. E diventi impossibile intimidirli tutti. Una proposta di pronto intervento l'ha lanciata Francesco Storace, politico e giornalista di destra un tempo noto come "Epurator" (più per posa che per indole) e ora approdato a posizioni talvolta ragionevoli: chi ha fatto causa a Report la ritiri subito. Ma la sua idea è caduta nel gelo dei tanti esponenti di centrodestra e centrosinistra che dovrebbero levare le grinfie dal collo di Ranucci. Quindi serve una legge, che fra l'altro c'è già: quella di un solo articolo che attende da cinque anni di essere approvata in Parlamento. La presentarono fallora senatore M5S Primo Di Nicola e altri eletti. Non prevede per i giornalisti la licenza di calunniare o di diffamare, né alcun altro privilegio. Stabilisce che può essere condannato a risarcimenti in sede civile solo chi lede la reputazione di qualcuno "in malafede o per colpa grave" (non per errori o sviste, facilmente rimediabili con rettifiche e scuse); mase poi il giudice dà ragione al giornalista, è quest'ultimo che va risarcito: chi l'ha citato in giudizio senza motivo deve pagargli i danni per non meno della metà della somma richiesta. Tizio chiede un milione al cronista Caio e perde la causa? Tizio deve versare a Caio almeno mezzo milione.

Così chi spara cifre stratosferiche per spaventare i giornalisti e se ne vanta sui media per non rispondere delle proprie azioni e dirottare l'attenzione su quelle del cronista ci penserà due volte prima di rifarlo: più chiede e più rischia di sborsare. E magari si tornerà al bon ton di un tempo, quando i potenti rispondevano ai giornalisti che li interpellavano per avere la loro versione dei fatti e poi, se non erano soddisfatti, chiedevano una rettifica anziché trascinarli subito in tribunale. Naturalmente, con questa classe politica questa maggioranza, le speranze che questa legge veda la luce sono pari a quelle di sopravvivenza del famoso gatto in tangenziale. Ma, siccome sull'attentato a Sigfrido è intervenuto anche il capo dello Stato, si può sperare che la norma arrivi almeno al voto. E lì ci sarà da divertirsi, perché ciascuno dei 600 parlamentari dovrà mettere la faccia pro o contro quella che potremmo chiamare "legge Ranucci". Così finalmente vedremo chi, fra i salici piangenti last minute per la libertà di stampa, esincero e chi ha nascosto il bastone dietro la schiena per tirarlo fuori alla prima occasione.



BPER SI BLINDA CONTRO LE SCALATE E PRENOTA IL 10% DELLE SUE AZIONI

Astorri a pagina 24

PATENTE A 17 ANNI (MA DUE DI PROVA): LE NUOVE REGOLE PER AUTOMOBILISTI

Borrelli a pagina 16



PRIMA «AUTOREVOLE», POI «FASCISTA» IL MESCHINO DIETROFRONT SU VENEZI

Franini a pagina 28



la stanza di
Vittorio Feltri
alle pagine 22-23
**La famiglia
al centro**



il Giornale

50
il Giornale



VALLEVERDE

www.ilgiornale.it

ISSN 1120-4271 il Giornale (ed. nazionale-estera)

MERCOLEDÌ 22 OTTOBRE 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 250 - 1.50 euro**

Editoriale/1

RANUCCI, IL FANGO E L'IDEA SBAGLIATA DI LIBERA STAMPA

di Alessandro Sallusti

Sigfrido Ranucci, conduttore di *Report*, temo si stia montando la testa oltre il suo già elevato livello di ego. Ieri, parlando in pubblico, si è lasciato andare a dire: «Abbiamo in Italia un editore come Angelucci i cui giornali si sono prestati alla delegittimazione del sottoscritto». Essendo io il direttore di uno di quei giornali ed essendo quindi Angelucci il mio editore posso in verità e coscienza tranquillizzare il collega: non sono e non mi sento nonostante le sue insinuazioni il mandante della banda di mafiosi probabilmente albanesi che gli hanno fatto saltare in aria la macchina davanti al cancello di casa. Semmai è lui che con queste insinuazioni - oltre che con numerosi post fatti in passato - sta delegittimando noi e (...)

segue a pagina 13

Editoriale/2

LA FANTAPOLITICA DELLA SCHLEIN

di Ferdinando Adornato

Negli ultimi tempi Elly Schlein ha lasciato la politica. Per applicarsi, con passione, alla fantapolitica. Come altro spiegare altrimenti l'accorata denuncia del fatto che «con la destra al governo la democrazia italiana sia a rischio e la libertà d'espressione negata», chiamando addirittura in causa l'attentato a Sigfrido Ranucci? Freud aveva già avvisato come «diventando troppo potenti le fantasie pongono le condizioni per la nascita di una nevrosi o di una psicosi». E, in effetti, sembra proprio che, di fronte alla leadership di Meloni, il «campo largo», sia piombato in una chiara crisi di nervi, tanto da far confessare a un mite giurista come Sabino Cassese che «quando Schlein ha detto che la democrazia è a rischio mi sono cadute le braccia». Purtroppo il ricorso alla fantapolitica è un tic consolidato nella (...)

segue a pagina 13



IL PRESIDENTE USA: «PRETENDE TROPPO»

Salta il nuovo vertice Trump-Putin

La Casa Bianca cancella l'incontro. Piano di pace europeo in 12 punti

Gian Micalessin e Adalberto Signore

■ Trump non incontrerà Putin: «Nessun piano nell'immediato». Intanto i paesi europei stanno collaborando con l'Ucraina su

una proposta in 12 punti per porre fine alla guerra lungo gli attuali fronti di combattimento.

alle pagine 4-5

con un commento di Augusto Minzolini

SENTENZA DELLA CASSAZIONE

Fine di tutte le bugie su Berlusconi mafioso

«Mai provato il riciclaggio. Soldi per il silenzio di Dell'Utri? Illogico»
E il super pm Di Matteo lascia l'Anm: «È politicizzata»

Alla Santé di Parigi

L'abbraccio e gli applausi: Sarkozy è in carcere

Francesco De Remigis alle pagine 14-15



DOLORE Sarkozy con la moglie Carla Bruni verso il carcere

di Luca Fazzo e Stefano Zurlo

■ La Cassazione respinge l'ennesimo ricorso ed esclude definitivamente ogni legame tra Silvio Berlusconi, Marcello Dell'Utri e Cosa nostra. Intanto Antonino Di Matteo lascia l'Associazione nazionale magistrati: troppe «logiche correntizie e politiche».

alle pagine 2-3

FATAYER IN LISTA IN CAMPANIA

La candidata di Avs è amica di un terrorista

Gino Zavalani

■ Una candidata alle regionali della Campania che nega il pogrom del 7 ottobre e difende apertamente Hamas. Si tratta dell'ormai tristemente nota Souzan Fatayer, la «palestinese napoletana» in lista con Bonelli e Fratoianni nella coalizione di Roberto Fico.

a pagina 12

NEL 2024 369MILA NATI

Allarme Istat: culle italiane mai così vuote

Maria Sorbi

■ L'Italia sta smettendo di fare figli. Lo dice l'Istat: 10mila bambini in meno dell'anno precedente.

a pagina 18

TENDENZA GLOBALE

Se il mondo è destinato a svuotarsi

di Angelo Allegri

«Il basso numero delle nascite sarà la fine della civiltà». Se c'è qualcuno preoccupato per le ultime tendenze demografiche è Elon Musk. E forse non è un caso che lui di figli ne abbia fatti almeno 14 (per fermarsi a quelli di cui si abbia sicura notizia).

In un post su X che fece rumore un paio d'anni fa invitò gli italiani a crescere e moltiplicarsi, pena la fine della nostra cultura. Come (...)

segue a pagina 18

PARLA DARIO FABBRI

«Le migrazioni ridisegnano le identità»

Manti a pagina 19

IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

GIÙ LA MASCHERA

ELECTION ISLAND

di Luigi Mascheroni

Sarà perché ieri sera, prima di dormire, abbiamo letto delle polemiche su Souzan Fatayer, «la palestinese napoletana» fan di Hamas, bella donna: alta e slanciata, che è stata candidata da Verdi e Sinistra alle regionali in Campania; sta di fatto che stanotte abbiamo sognato Soumahoro che in una villa in Sardegna massaggiava i piedi a Fratoianni e Bonelli stesi su un pouf.

E poi paff! Ci siamo svegliati. E, reduci da quell'immagine raccapricciante, abbiamo realizzato che in realtà Fratoianni e Bonelli sono i migliori agenti elettorali che esistono oggi sul mercato. I Presta&Caschetto della politica italiana. Le-



le&Mora.

A pensarci bene potrebbero essere i responsabili casting di un reality di grande successo.

Lista dei candidati scelti da Fratoianni&Bonelli nelle elezioni regionali, politiche ed europee nel corso degli anni, prima della nazi-palestinese Souzan Fatayer. Il sindaco decaduto e condannato Mimmo Lucano. Ignazio Marino e Leoluca Orlando. Soumahoro dei miei stivali. La filosofa Donatella Di Cesare, quella che omaggiava le Br. Ilaria Salis a Bruxelles (e appoggio a Carola Rackete).

Invece Francesca Albanese se la tengono come possibili premier; ma stanno ragionando su iacchetti. Di fatto un'agenzia di collocamento per imprevedibili.

Sono di sinistra, sono dappertutto e sono sempre in scena. Fratoianni&Bonelli sono un po' l'Alba Rohrwacher ed Elio Germano delle campagne elettorali.

Del resto, dopo gli attori prestati alla politica ci meritiamo i politici prestati al cinema.



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 22 ottobre 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CHAMPIONS Poker all'Union SG. Atalanta a caccia del bis

Inter, è la festa del gol
A Bruxelles non c'è storia

Todisco e Carcano nel Qs



Ucraina, gelo Trump-Putin E la Ue ha un piano di pace

Salta il summit a Budapest, Mosca non vuole il cessate il fuoco. La proposta europea in 12 punti
Strada in salita anche per Gaza. Vance avvisa Netanyahu: Israele non riprenda la guerra

Prosperetti
e Ottaviani
alle p. 8 e 9

Si lavora alle modifiche

**Manovra,
tensione su banche
e affitti brevi**

Troise a pagina 4

Intervista alla ministra

Roccella:
«Denatalità?
Cause culturali,
ora gli aiuti»

Marin a pagina 5

DONNE NEL MIRINO

Intervista a Luciana Castellina

**«La rivoluzione
femminile
spaventa l'uomo»**

Passeri a pagina 12

Ancona, 3 anni dopo le proteste
Milano, l'inchiesta sul delitto

Stuprò una 17enne:
«Già avuti rapporti»
I giudici assolvono
e poi ci ripensano
Pamela, un'ora
prima dell'allarme

Giorgi e Pagnanelli alle p. 13 e 14



Condannati i killer di Mattia Il papà: «Giustizia a metà»

Sono stati condannati a 24 anni di carcere a testa i due 15enni che a gennaio, a Istanbul, accoltegarono Mattia Minguzzi, 14 anni, figlio dello chef romagnolo Andrea. Il ragazzino morì poi il 9 febbraio. Assolti altri due

minorenni imputati di favoreggiamento. «Non possiamo accettare la sentenza - dice Minguzzi -, gli altri due indicarono mio figlio. Poi, in un video, si vede che ridono insieme dopo l'aggressione».

Muccioli a pagina 15

Rieti, le indagini sull'agguato
E il mondo del tifo si interroga

**Autista ucciso,
minorenne incastra
i tre ultrà fermati
Il sociologo:
stadi e palazzetti,
stessa violenza**

Benigni, Cinaglia e G. Rossi alle p. 2 e 3



Accompagnato da Carla Bruni

Sarkò è in carcere
«Sono innocente»

Serafini e Mattioli alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

MALNATE Undici in cella, trovati 9 chili di droga



**Fucili e coca
ai pusher
Blitz nel fortino
del trapper**

Formenti a pagina 16

GARLASCO Sui sequestri deciderà il Riesame

Gli ex carabinieri: ridadece i pc
E Sempio arruola una genetista

G. Moroni e Raspa a pagina 13

LODI La mozione esclusa era legittima

Consiglio comunale
È bufera sul presidente

Raimondi Cominesi nelle Cronache

STRADELLA Enrico Scomazzon aveva 48 anni

**Carambola
in autostrada
Muore l'autista
di un furgone**



Zanette nelle Cronache



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



Domani l'ExtraTerrestre

CLIMA L'Accordo di Parigi compie 10 anni e non sta tanto bene. È sotto attacco ma il riscaldamento globale è già molto oltre il limite



Culture

INTERVISTA «Gli oggetti narrano le persone». L'arte della giapponese Chiharu Shiota al Mao di Torino

Arianna Di Genova pagina 12



Visioni

VINICIO CAPOSSELA Uno spettacolo per il Teatro delle Albe basato sull'opera di Dylan Thomas

Francesca Saturnino pagina 14

CON LE MANI DIPLOMATICHE
+ EURO 2,00

MERCOLEDÌ 22 OTTOBRE 2025 - ANNO LV - N° 250

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

Tra Usa e Europa Si rinuncia alla razionalità, non alle armi

FRANCESCO STRAZZARI

La «teoria del pazzo», attribuita a Richard Nixon, prevede che il nemico venga spaventato rendendo credibile l'idea che le proprie scelte strategiche di fondo non siano compiutamente razionali. «Non è bene dare di noi stessi un'immagine troppo razionale o imperturbabile è utile che alcuni elementi possano sembrare fuori controllo» - recita un noto documento strategico risalente ai tempi della guerra in Vietnam. Oggi assistiamo a una nuova, paradossale svolta nella dottrina: invece di alimentare l'incertezza del nemico circa la propria mossa successiva, la versione fluttuante di Trump alimenta l'incertezza della propria parte: i propri alleati europei o la stessa Ucraina, alla cui difesa gli Usa danno un contributo sostanziale, cercando sempre più di trarre beneficio scaricando il costo.

— segue a pagina 11 —

Copenaghen, Danimarca. Il settimo vertice della Comunità Politica Europea (Cpe). L'incontro verteva sull'Ucraina e la sicurezza continentale foto di Suzanne Plunkett/Getty/images

Contrordine: non ci sarà a breve alcun incontro tra Trump e Putin a Budapest. La trattativa per fermare la guerra in Ucraina torna al punto di partenza. Con i «volenterosi» europei che sostengono Zelensky ma continuano ad affidarsi agli Usa. E a comprare i loro missili pagina 2 e 3



Attaccati al Trump

POSIZIONI OPPOSITE SULLE BANCHE, CAMBIO SUGLI AFFITTI BREVI, ALLARME SUI TAGLI AL CINEMA

Destra divisa, la manovra è un cantiere



Il ministro dell'economia, Giancarlo Giorgetti, ha lanciato un chiaro avvertimento, esortando a diffidare dalle continue bozze della Legge di Bilancio che stanno provocando un caos di dichiarazioni e posizioni contrastanti tra i partiti di maggioranza, in particolare Lega e Forza Italia. Il partito di Matteo Salvini ieri ha chiesto un ulteriore

miliardo di euro, portando il prelievo complessivo ben oltre i 4,4 miliardi per il 2026, e 11 nel triennio, già ipotizzati per finanziare Sanità e forze dell'ordine. Antonio Tajani e Forza Italia si sono detti contrari. Forse un accordo c'è sugli affitti brevi: l'aumento della cedolare secca (fino al 26%) sarà cambiato nella versione definitiva del testo at-

teso al Senato o comunque in parlamento. Ieri i sindacati delle forze dell'ordine hanno criticato in particolare l'innalzamento dell'età pensionabile, ma sono state rassicurate dal ministro della difesa Guido Crosetto. Poca comprensione per i tagli al cinema che stanno mobilitando il settore.

CICCARELLI A PAGINA 4

L'orizzonte della premier Giorgia Meloni senza confini

MARIO RICCIARDI

Un forte vento soffia sull'Atlantico, porta con sé l'eco di parole d'ordine che spazzano via quel che rimane del consenso socialdemocratico

che nel dopoguerra ha plasmato la politica europea. Le culture riformiste, conservatrici e socialiste si erano illuse di imbrigliarlo.

— segue a pagina 4 —

DOPO RIETI L'allarme di Melillo sugli ultras neonazi



È attorno a «parole d'ordine tipiche del suprematismo ariano e dell'antisemitismo» che avviene la «militarizzazione» del tifo. Lo ha detto ieri il capo della Dna Giovanni Melillo. A Rieti continuano le indagini sulla sassaiola mortale di domenica. L'ex sindaco: «C'è chi soffia sul fuoco». **DI VITO, GAMBIRASI A PAGINA 7**

SANAE TAKAICHI Tokyo, prima premier con due sole ministre



Il Giappone ha la sua prima premier donna, Sanae Takaichi, ma per le donne non è una grande notizia: solo due ministre (aveva promesso equilibri «scandinavi») e ortodossia conservatrice su sesso e famiglia. Idem in economia: fisco espansivo, stimoli per le imprese, spese per la difesa. **CONSOLE, LAMPERTI A PAGINA 8**

Il colpo al Louvre Il potere dei gioielli e l'arte della rapina

MARCO BASCETTA

Della refurtiva si dice sempre, affranti, essere «di valore inestimabile». Non è mai vero, di inestimabile al mondo d'oggi non esiste quasi nulla. Il gusto, invece, a volerlo stimare è certamente discutibile.

— segue a pagina 10 —

TERRA RIMOSSA JD Vance promuove la Gaza «israeliana»



L'esercito israeliano invia altri battaglioni in Cisgiordania in una delle giornate più violente da mesi, tra raid militari e aggressioni dei coloni. Intanto Da Kyriat Gat il vicepresidente Usa JD Vance affida Gaza a un'occupazione permanente e a una ricostruzione punitiva. **CRUCIATI A PAGINA 9**



Prima Italiana Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, DpaC/PM/23/2103
0010229-2 130000



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 281
ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892

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

Mercoledì 22 Ottobre 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

Da domani a Napoli
CAMBIO DI PARADIGMA
IL FORUM DELL'ECONOMIA
DEL NUOVO MONDO

Antonio Troise
Il "Cambio di Paradigma", che sta segnando in profondità le coordinate dello sviluppo globale e di quelle geopolitiche, trova casa a Napoli in un Forum annuale dell'economia del nuovo mondo (...)
Continua a pag. 39

Speciale
Cambio di Paradigma
FORUM DELL'ECONOMIA DEL NUOVO MONDO

In omaggio con Il Mattino
il supplemento di 40 pagine

La geopolitica
Patto per l'area Med in un'Europa stabile
di Patrizio Bianchi

La logistica
Per l'Italia "scossa" fino a 300 miliardi
di Ercolo Incalza

Il cambio di passo
L'Italia e il suo Sud storia della crescita
di Marco Fortis

La formazione
Perché servono dirigenti al top
di Paola Severino

L'energia
Il Paese sfrutti di più le sue risorse
di Davide Tabarelli

La ricerca
Con Federicum l'Erasmus-like
di Matteo Lorito

Figuraccia europea Notte da incubo per gli azzurri che crollano a Eindhoven: 6-2. Il tecnico: Napoli e i napoletani non vanno presi in giro. Ora l'obiettivo è il riscatto in campionato

SQUADRA IN TILT
CONTE SI MUOVA

di Francesco De Luca
Un disastro. La seconda umiliante sconfitta in quattro giorni ha riportato il Napoli indietro di due anni, a quella controfigura di squadra che scese in campo dopo il terzo scudetto. Ma dove sono finiti i leoni di Conte? E dov'è il valore aggiunto rappresentato dall'allenatore? *Continua a pag. 39*

DISFATTA NAPOLI

Gennaro Arpaia, Marco Ciriello, l'inviato Pino Taormina e servizi da pag. 15 a 19

MC TOMINAY
L'ILLUSIONE
DEL VANTAGGIO
E LA DOPPIETTA
PIÙ AMARA

Bruno Majorano
a pag. 18

Prima della partita
250 tifosi napoletani
espulsi dall'Olanda:
scoppia la polemica

L'inviato Taormina
a pag. 19

Le mani del clan sul calcio

► La Juve Stabia in amministrazione controllata. Melillo: dai biglietti alla sicurezza, la camorra controllava tutto. Soldi, droga e omicidi, il mondo dello sport sempre più preda della criminalità

Il commento

ECCO
PERCHÉ ORA
SI PUÒ
BONIFICARE

di Leandro Del Gaudio

Sembra uno di quei terremoti destinati a lasciare solo macerie intorno. Sembra una di quelle storie destinate a segnare per decenni la storia di una comunità, tra inchieste e verbali, denunce e accuse (...)

Continua a pag. 39

Giuseppe Crimaldi, Gaetano D'Onofrio, l'inviato Fabio Jouakim e servizi da pag. 2 a 5

Lacrime e cori della Marsigliese per l'ex presidente francese: «Io innocente»



Parigi, Sarkozy
va in carcere:
isolato in cella
di 11 metri quadri

Francesca Pierantozzi a pag. 9

La serie Rai sulla storia di Eugenia Carfora

Luisa Ranieri è
"La preside"
di Caivano:
«Eroina moderna»



Gloria Satta a pag. 14

L'intervista Capolista di Fdi alle Regionali

SANGIULIANO:
TORNO IN CAMPO
PER LA MIA TERRA

Dario De Martino

L'ex ministro Sangiuliano annuncia la sua candidatura: «Amo Napoli, torno in campo per la mia terra».

In Cronaca



Ucraina, strappo Usa-Russia
congelato
il vertice Trump-Putin

Marco Ventura e servizi a pag. 8

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+ CON VITAMINA B12

BUSTINE
16 bustine

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+ CON VITAMINA B12

FLAGGONCINI
15 flaggoncini

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

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

M. MENARINI



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 147 - N° 281
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2003 conv. L.48/2004 art.1 c.1 DD.MM.

NAZIONALE

Mercoledì 22 Ottobre 2025 • S. Giovanni Paolo II

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Sempre più guarigioni
Italia prima in Ue
per la riduzione
dei morti di cancro

Montebelli a pag.19

La rinuncia alla Davis
Sinner spacca i tifosi
«Jannik ripensaci»
«No, scelta saggia»

Martucci nello Sport con i commenti di **Guglielmo Nappi** e **Giampaolo Roidi**



La Festa del Cinema
Luisa Ranieri
preside di Caivano
«Eroina moderna»

Satta a pag.24



Paletti inaccettabili
SE TRUMP
SCOPRE
IL GIOCO
DELLO ZAR

Guido Boffo

Non c'era una data per il secondo vertice tra Donald Trump e Vladimir Putin e forse non ci sarà nemmeno il vertice. Non subito almeno. Il raffreddamento dei rapporti sull'asse Washington-Mosca dimostra che Anchorage ha lasciato il segno. Soprattutto sul presidente americano che non avrebbe intenzione di regalare allo zar un altro palcoscenico, e un'altra riabilitazione, senza portare a casa un risultato concreto. E per lui l'obiettivo minimo è un cessate il fuoco, come quello che tra mille difficoltà e qualche violazione sembra reggere a Gaza. Raccontano che i media vicini al Cremlino siano diventati piuttosto irriverenti con Trump, segno che l'amicizia di Vladimir è un po' meno blindata. Ma per Mosca può essere un problema questa improvvisa diffidenza della Casa Bianca e il pragmatismo con cui il segretario di Stato, Marco Rubio, sta conducendo i colloqui preliminari con l'omologo russo, lo stesso Sergej Lavrov che si era presentato in Alaska con una felpa che era un programma neo-imperialista. Sopra c'era stampata la scritta Ccep, l'acronimo cirillico dell'ex Unione sovietica. E' probabilmente prematuro archiviare l'incontro di Budapest annunciato pochi giorni fa proprio da Donald, al termine della telefonata con il collega russo, visti gli sbalzi di umore di una diplomazia che si misura sui rapporti di forza, sugli stop-and-go, e deve fare i conti con due convitati di pietra non marginali (...)

Continua a pag. 27

Natalità, mai così in basso

► L'Istat: nel 2024 370mila nascite, -10mila rispetto all'anno precedente. Da gennaio a oggi siamo già a -13mila: «Trend strutturale». Un italiano su 4 over 65: nel 2050 mancheranno 7 milioni di occupati

ROMA Secondo l'Istat nel 2024 c'è stato un altro record negativo di nascite. Fanno eccezione Alto Adige, Valle d'Aosta e Trentino Andreoli, Bassi, Pira e alle pag. 2 e 3

Affitti, banche, tagli: tensione sulle misure

Manovra, aumento extra ai comunali
E indennità detassate per gli insegnanti

ROMA In Manovra 150 milioni per aumentare le indennità dei dipendenti comunali, con un incremento medio di 20-25 euro lordi al mese (40 per i funzionari), oltre ai 136 euro previsti dal rinnovo



del contratto. Ok alla detassazione del salario accessorio per i prof. Offensiva di FI sulla casa: «No a tasse in più e bonus stabili». Bassi, Dimito e Pigliatelli alle pag. 4 e 5

L'intervista

Urso: vertice a Roma con le imprese di Parigi e Berlino

Francesco Pacifico

Per Urso la stabilità del governo consente all'Italia di guidare la politica industriale europea, come dimostra il vertice a Roma. A pag. 16

Ue con Kiev: piano in 12 punti per la pace

Strappo sui diktat russi per la tregua congelato il vertice Trump-Putin

ROMA Mosca respinge la proposta del presidente americano Donald Trump: «No al cessate il fuoco immediato in Ucraina». Sospesi i negoziati tra Rubio e Lavrov, a rischio il vertice di Bu-



dapest. Documento congiunto dei leader Ue con Zelensky: «Congeliamo la linea del fronte». Italia fredda sull'utilizzo dei beni russi congelati. Sciarra e Ventura alle pag. 6 e 7

Una folla emozionata ha salutato Sarkozy intonando l'inno



In carcere sulle note della Marsigliese

L'ex presidente alla Santé mano nella mano con la moglie Carla Bruni Pierantozzi a pag. 9

Stupro, ribaltata l'assoluzione choc Lei: vita stravolta

► L'appello condanna a 3 anni l'uomo che abusò della l'enne. La vittima: non mi fido più di nessuno

Federica Pozzi

Dopo sei anni e due processi, la Corte d'Appello di Ancona ha condannato a tre anni l'uomo che aveva violentato una l'enne, ribaltando l'assoluzione decisa in primo grado. La ragazza aveva sempre sostenuto di aver detto "no" al rapporto sessuale, ma i primi giudici avevano ritenuto più credibile l'imputato. Ora la sentenza riconosce che il consenso deve esserci dall'inizio alla fine. Lei: «La mia vita stravolta». A pag. 13

Rieti, l'autista ucciso

Gli ultrà intercettati
«Avremmo dovuto mirare più in basso»

Valeria Di Corrado
Camilla Mozzetti

Un'intercettazione shock rivela la freddezza di uno degli ultrà reatini dopo l'agguato al bus costato la vita a Raffaele Marianiella. A pag. 12

Il delitto di Istanbul



Per i due baby killer
del figlio dello chef
condanna a 24 anni

Laura Pace

Due minorenni sono stati condannati a 24 anni per l'omicidio di Mattia Ahmet Minguzzi a Istanbul. A pag. 14

1

NON ASPETTARE LA NOTIFICA

LA PREVENZIONE CHIAMA ADESSO

Prenota su senoclinicroma.com

SenoClinic®

VILLAMAFALDA

Dir. Responsabile Dr. Simonetta Rossi - Via Monte delle Gioie, 5 Roma - 06 363 03 491

Il Segno di LUCA

PESCI
NUOVI SLANCI

Oggi Nettuno torna nel tuo segno, dove resterà fino a fine gennaio. E il pianeta che, insieme a Giove, ti governa e quindi nei prossimi mesi la sua presenza ti trasmette forza e fiducia nelle tue capacità. In più c'è anche la Luna in un segno amico, che ti riempie di slancio e illumina la strada da seguire. Con la nuova configurazione la situazione economica cambia, diventa tutto più facile da gestire e gli obiettivi si chiariscono. **MANTRA DEL GIORNO** L'immaginazione sovrasta la realtà.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 27

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; in 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

MERCOLEDÌ 22 ottobre 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



BOLOGNA Il miliardario non ingannò il Fisco

Pignataro archiviato
Decisivi i piani di volo
del suo jet privato

Dondi a pagina 15



RIMINI Domani sera la prima

Loris Stecca:
«La mia pazza vita
ora è un film»

Spadazzi a pagina 16



Ucraina, gelo Trump-Putin E la Ue ha un piano di pace

Salta il summit a Budapest, Mosca non vuole il cessate il fuoco. La proposta europea in 12 punti
Strada in salita anche per Gaza. Vance avvisa Netanyahu: Israele non riprenda la guerra

Prosperetti
e Ottaviani
alle p. 8 e 9

[Si lavora alle modifiche](#)

Manovra,
tensione su banche
e affitti brevi

Troise a pagina 4

[Intervista alla ministra](#)

Roccella:
«Denatalità?
Cause culturali,
ora gli aiuti»

Marin a pagina 5

DONNE NEL MIRINO

[Intervista a Luciana Castellina](#)

«La rivoluzione
femminile
spaventa l'uomo»

Passeri a pagina 12

[Ancona, proteste in tribunale](#)
[Poi la condanna a tre anni](#)

Stuprò una 17enne,
era stato assolto
I giudici: lei aveva
già avuto rapporti
leri ribaltata
la sentenza choc

Pagnanelli a pagina 13



Condannati i killer di Mattia Il papà: «Giustizia a metà»

Sono stati condannati a 24 anni di carcere a testa i due 15enni che a gennaio, a Istanbul, accoltegarono Mattia Minguzzi, 14 anni, figlio dello chef romagnolo Andrea. Il ragazzino morì poi il 9 febbraio. Assolti altri due

minorenni imputati di favoreggiamento. «Non possiamo accettare la sentenza - dice Minguzzi -, gli altri due indicarono mio figlio. Poi, in un video, si vede che ridono insieme dopo l'aggressione».

Muccioli a pagina 14

[Rieti, le indagini sull'agguato](#)
[E il mondo del tifo si interroga](#)

Autista ucciso,
minorenne incastra
i tre ultrà fermati
Il sociologo:
stadi e palazzetti,
stessa violenza

Benigni, Cinaglia e G. Rossi alle p. 2 e 3



[Accompagnato da Carla Bruni](#)

Sarkò è in carcere
«Sono innocente»

Serafini e Mattioli alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

IMOLA 40 anni del Baccanale: si parte sabato



Viaggio nel gusto
e cultura del cibo
Un premio
per lo chef Mascia

Agnessi nel Fascicolo locale

BOLOGNA L'inchiesta della Procura si allarga

Edilizia, altri 5 'eco-mostri'
In arrivo un nuovo esposto

Gabrielli in Cronaca

BOLOGNA Il pasticciere travolto un anno fa

Morte di Asta, il guidatore
chiede il patteggiamento

In Cronaca

IMOLA Il presidente regionale all'Autodromo

Alluvione,
De Pascale:
«Interventi,
basta rinvii»



Agnessi in Cronaca



SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

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.

A. MENARINI



IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,00 € con Tuttoporti ad AT, AL, CN, 2,00 € con Tuttoporti ad IM, SP, SV, con med. Levante) - Anno XXXIX NUMERO 250 - COMMA 2019 - SPEDIZIONE ABB. POST. GR. 50 - BLUEMEDIAS.R.L. - Per le pubblicità su IL SECOLO XIX: www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

AFFETTIVITÀ A SCUOLA

EDUCAZIONE SESSUALE: IL VETO È DA MEDIOEVO

MATTEO BASSETTI

La commissione Cultura della Camera ha approvato un emendamento che vieterebbe l'educazione sessuale e affettiva, estendendo il divieto anche alle medie e escludendo gli studenti tra gli 11 e i 14 anni da qualsiasi attività didattica sui temi sessuali, compresi i percorsi su malattie sessualmente trasmissibili (Mst), prevenzione delle gravidanze precoci e contrasto alla violenza sessuale. Gli istituti superiori resterebbero gli unici a poter proporre questi contenuti, ma solo dopo aver ottenuto il consenso scritto delle famiglie, che dovrebbero conoscere in anticipo programmi, materiali e competenze dei relatori. In pratica un medico, uno psicologo o un insegnante che vorrà trattare nelle scuole italiane temi connessi con l'educazione alla sessualità dovrà mandare il curriculum e i materiali delle sue lezioni direttamente ai genitori e attendere l'approvazione.

Occorre ricordare che l'educazione sessuale comprende vari temi connessi all'educazione, in modo particolare il rapporto tra i ragazzi e i coetanei in periodo di maturazione sessuale, l'anatomia e la fisiologia dell'apparato genitale, i cambiamenti che avvengono durante la pubertà, la psicologia, le problematiche di tipo morale, la conoscenza delle abitudini legate all'ambiente di provenienza, le curiosità dei ragazzi stessi. Ma comprende anche la prevenzione delle Mst che in Italia sono in aumento, specie tra quei ragazzi tra i 14 e i 18 anni, a cui si vorrebbe vietare di sapere e conoscere.

Le patologie più diffuse includono condilomi, sifilide, gonorrea e clamidia: le donne sono particolarmente a rischio, specie nella fascia più giovane, per la prevalenza di infezioni asintomatiche. In Italia c'è oggi una scarsa informazione sulle Mst: i giovani, infatti, spesso non sanno dove reperire le informazioni e dove eseguire i necessari controlli, non si recano regolarmente presso uno specialista. Inoltre, spesso si informano sul web o sui social, con fonti approssimative se non fuorvianti. Questo avvia un circuito di non consapevolezza, che aumenta esponenzialmente nei momenti di socialità, in cui si abbassa la soglia della prudenza, con la perdita di inibizioni e protezioni. Servirebbe quindi una maggiore informazione con un'educazione all'affettività a livello scolastico. Il contrario di quanto propone questo emendamento medioevale.

LE PARTI CIVILI PARLANO AL PROCESSO «Mai più un ponte Morandi» E i parenti dei morti piangono

MARCO FAGANDINI / PAGINA 8



IL PIANO DI RISTRUTTURAZIONE Amt, come cambiano le regole Stop a metro e ascensori gratis

ANNAMARIA COLUCCIA / PAGINA 16



LA MANOVRA VERSO IL DIBATTITO IN PARLAMENTO. I SINDACATI DI POLIZIA CHIEDONO ASSUNZIONI. CROSETTO: «GIORGETTI RISPETERÀ GLI IMPEGNI»

Affitti brevi, si cerca un'intesa Tensione sulle forze dell'ordine

Cala ancora il numero dei nuovi nati. L'Istat avverte: «Nel 2067 si andrà in pensione a 70 anni»

Tensioni sulla manovra: il contributo da parte delle banche, la tassa sugli affitti brevi e i fondi per le forze dell'ordine continuano a dividere la maggioranza a quattro giorni dal voto. Sul fronte delle pensioni: l'Istat prevede che il requisito anagrafico di vecchiaia salirà al 2050 a 68 anni e 11 mesi per entrambi i sessi (dai 67 anni attuali), e toccherà la quota dei 70 anni nel 2067.

CHIARA ACAMPORA e CHIARA SCALISE / PAGINA 4

L'IMPATTO IN LIGURIA

Emanuele Rossi / PAGINA 5

«Le case vacanza utili al turismo non per fare cassa»

Gli albergatori e i sindacati degli inquilini piangono all'intervento nella manovra che aumenterebbe la tassa sugli affitti brevi, ma i piccoli proprietari lo contestano: «In Liguria il fenomeno riguarda 43 mila alloggi ed è utile al turismo, non per fare cassa». Prudenti i sindacati.

GENOVA, GARA DA 444 MILIONI

Alberto Ghiara / PAGINA 11

Diga, per la fase B un'unica offerta da Rcm e Integra

È arrivata una sola offerta per la realizzazione della variante della Diga di Genova, appalto da 444 milioni che consentirà di ampliare gli spazi portuali. A presentarla, il consorzio formato da Rcm e Integra. Non ha partecipato alla gara Webuild, impegnata nella prima fase dei lavori.

POST AI FRANCESI: «NON VA IN PRIGIONE UN EX PRESIDENTE MA UN INNOCENTE»



Sarkozy va verso il carcere mano nella mano con Bruni

L'ex presidente francese Sarkozy con la moglie

PAOLO LEVI / PAGINA 9

LE CRISI MONDIALI

La Russia ora frena «Non vogliamo fermare la guerra»

Bagnoli e Zancanato / PAGINA 2

Il ministro degli Esteri russo Lavrov fa sapere che Mosca non ha intenzione di arrivare a un cessate il fuoco immediato in Ucraina. Il vertice Putin-Trump rinviato a data da destinarsi.

ROLLI



Vance in Israele «Salviamo la tregua Ora serve tempo»

Laurence Figà-Talamanca / PAGINA 3

Il vicepresidente americano Jd Vance in visita in Israele per salvare la tregua: «Serve tempo». E restano le parole di Trump, che è tornato ad avvertire Hamas: «Fermi le violenze o sarà annientato».



80
1945
2025

coop
AZIONI PER LA SOCIETÀ

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

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

QR code

LUI GENOVESE, LEI GIAPPONESE: UNA STORIA D'AMORE

«Ci siamo scritti per 60 anni Che emozione incontrarsi»

BRUNO VIANI

Quando i legami non hanno limiti. Lui è genovese, lei giapponese. Si sono conosciuti a Tokyo sessant'anni fa e non hanno smesso di scriversi. Ora Fumiko è sbarcata a Genova con la Msc Orchestra e ha finalmente incontrato il suo Luigi: «Quell'amore è nato così lontano e adesso è un'emozione forte ritrovarsi insieme». Decisiva una crociera.

L'ARTICOLO / PAGINA 23



MONSIGNOR LINO PANIZZA, PARTITO DAL SAVONESE

«Così con Papa Leone in Perù battemmo la pandemia»

MARCO MENDUNI

Monsignor Lino Panizza, partito dal Savonese e diventato capo dei vescovi peruviani, ha raccontato ieri a Genova la sua lunga carriera. E il legame con l'attuale Papa Leone: «Durante il Covid eravamo fianco a fianco e celebrammo insieme i riti pasquali». In Perù Panizza ha fondato un ateneo: «Dialogo e lavoro possono aiutare anche la Liguria».

L'ARTICOLO / PAGINA 10



80
1945
2025

coop
AZIONI PER LA SOCIETÀ

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

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

QR code

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Manovra
Plusvalenze
e beni strumentali,
la tassazione Ires
scende a tre rate



Reich e Vernassa
— a pag. 35

Domani con Il Sole
Comprare, vendere
e affittare casa:
la guida
per non sbagliare



— a 1,00 euro
più il prezzo
del quotidiano



UE DISARMATA



VALLEVERDE

FTSE MIB 42648,28 +0,60% | SPREAD BUND 10Y 79,77 +0,89 | SOLE24ESG MORN. 1568,42 +0,75% | SOLE40 MORN. 1592,79 +0,61% | Indici & Numeri → p. 41 a 45

Allarme distretti, export in frenata

L'analisi Intesa-San Paolo

Dalla moda alla meccanica:
nel primo semestre 2025
esportazioni in calo del 2,7%

Rallentamento negli Usa
Le imprese puntano su India,
Polonia ed Emirati arabi

Export dei distretti italiani in difficoltà tra tensioni geopolitiche e neo-protezionismo. Lo rivela l'analisi di Intesa Sanpaolo (che non include la farmaceutica) relativa al primo semestre dell'anno: l'export dei distretti è sceso del 2,7% a 80,4 miliardi, zavorrato dalla performance molto negativa del sistema moda (-8% per i beni di consumo). Alimentare unico in controtendenza con una variazione positiva. Tra i mercati, soffrono gli Stati Uniti nell'era dei dazi mentre crescono India, Polonia ed Emirati.

Luca Orlando — a pag. 3

L'ANALISI

NELLE FASI
DI INCERTEZZA
SOSTENERE
LE AZIENDE
CHE VOGLIONO
INVESTIRE

di Stefano Manzocchi — a pagina 3

Criptoattività, ecco le regole sulla tassazione delle plusvalenze

Legge di Bilancio



Resta il prelievo al 26%
per operazioni relative
a stablecoin legate all'euro

Dal 1° gennaio 2026, le plusvalenze e gli altri proventi che sono legati alle cryptoattività saranno soggetti a un regime di tassazione "duale". La nuova aliquota del 33% non si applicherà sempre. Per alcune operazioni su stablecoin europee resterà, infatti, valida l'attuale aliquota del 26 per cento. La mera conversione tra euro e token di moneta elettronica denominati in euro sarà neutrale ai fini fiscali.

Valentino Tamburro — a pag. 5

LE PRINCIPALI NOVITÀ

IL CONFRONTO POLITICO

Tasse su banche e affitti brevi,
il Governo apre alle modifiche

Biondi, Perrone, Serafini — a pag. 8

PUBBLICO IMPIEGO

Da Irpef e tassa piatta fino a 650 euro in busta

Gianni Trovati — a pag. 9

SANITÀ

Farmaci, il prontuario cambia dopo 20 anni

Marzio Bartoloni — a pag. 6

ZES UNICA E IMPIEGO DI GIOVANI

Decontribuzione parziale per le assunzioni

Giorgio Pogliotti — a pag. 9

MEDIA

Mfe, blitz
su ProSiebensat
Marco Giordani
alla guida

Andrea Biondi — a pag. 28



Da Cfo a Cco.
Marco Giordani è Chief Financial
Officer di Mfe-MediaForEurope ed è
appena stato nominato amministratore
delegato di ProSiebensat.

GOVERNANCE

BancoBpm tenta
la lista del Cda
Legge capitali
al primo test

Alessandro Graziani — a pag. 31



INTELLIGENZA ARTIFICIALE

OpenAI sfida Google
sui motori di ricerca
con il browser Atlas

Biagio Simonetta — a pag. 28



Attacco al fortino di Chrome. OpenAI con il nuovo browser Atlas presentato ieri punta a sfidare il monopolio di Google Chrome

**Nascite ancora in discesa
e fecondità ai minimi:
solo 1,18 figli per donna**

Inverno demografico

Ulteriore calo nei primi sette
mesi del 2025 con 13mila
bambini in meno (-6,3%)

L'Italia è ancora in pieno inverno
demografico. Lo certificano gli ultimi
dati diffusi dall'Istat. Nel 2024,
le nascite sono state 369.944, in calo
del 2,6% sull'anno precedente. E

i dati provvisori relativi a gennaio-
luglio 2025 sono ancora peggiori:
le nascite sono 13mila in meno
rispetto allo stesso periodo del
2024 (-6,3%).

Il numero medio di figli per
donna raggiunge il minimo storico:
nel 2024 si attesta a 1,18, in flessione
sul 2023 quando erano stati
1,20. La stima provvisoria dei primi
sette mesi del 2025 evidenzia una
fecondità in ulteriore calo a 1,13
figli per donna. Cala anche la fecondità
delle donne straniere: da 1,83
a 1,79. Carlo Marroni — a pag. 11

PREVISIONI ISTAT-RAGIONERIA DELLO STATO

Nel 2050 in pensione a 68 anni
e 11 mesi, nel 2067 a 70 anni

Giorgio Pogliotti — a pag. 11

PANORAMA

MEDIO ORIENTE

Parolin: sui cristiani
in Cisgiordania
inaccettabile
accanimento
Vance: tregua regge

La Santa Sede ritiene inaccettabile il comportamento dei coloni contro i cristiani in Cisgiordania. Lo ha detto il cardinale Segretario di Stato Pietro Parolin. Intanto il vicepresidente americano JD Vance in visita in Israele ha detto che le violenze di questi giorni nella Striscia di Gaza «non sono la fine della tregua». — a pagina 12

LA GUERRA CON MOSCA

Europa e Ucraina lavorano
a piano di pace in 12 punti

I Paesi europei lavorano con l'Ucraina su una proposta in 12 punti per porre fine alla guerra con Russia lungo le attuali linee di battaglia. Vertice Trump-Putin verso il rinvio. — a pagina 15

METALLI PREZIOSI

Oro e argento
in picchiata
Prese di profitto
dopo i record

Bellomo e Longo — a pag. 29

L'AVANZATA CINESE

L'Etiopia converte in yuan
parte del debito in dollari

Dopo il Kenya, anche l'Etiopia ha avviato trattative con la Cina per convertire in renminbi una quota di debito da quasi 5,4 miliardi denominata in dollari americani. — a pagina 33



Padre
Paolo
Benanti.
Docente
Luiss

ETICA DI FRONTIERA

IN CINA
L'OTTIMISMO
È IMPOSTO
PER LEGGE

di Paolo Benanti — a pagina 38

Lavoro 24

L'Osservatorio
Smart working
al top in azienda

Cristina Casadei — a pag. 36

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte
ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



DA OGGI L'ATP 500 AUSTRIACO
Dopo il «no» alla Davis
Sinner riparte da Vienna

Schito a pagina 29



FESTA DEL CINEMA DI ROMA
Luisa Ranieri una «Preside»
che lotta per la legalità

Bianconi a pagina 23



DOCUFILM SULL'ARTISTA SCOMPARSO
Marley, Jannacci e Daniele
le passioni di Rino Gaetano

Guadalajara a pagina 24

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
Immobildream non vende sogni ma solide realtà

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
Immobildream non vende sogni ma solide realtà

San Giovanni Paolo II, papa

Mercoledì 22 ottobre 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 292 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



**W la libertà
di (certa)
stampa**

DI TOMMASO CERNO

Nel rinnovare la nostra vicinanza al collega Sigfrido Ranucci per le minacce ricevute nel grave episodio della bomba che ha messo a rischio lui e la sua famiglia prendiamo atto che Ely Schlein, Giuseppe Conte insieme a Fratelloni e Bonelli hanno esaurito le parole in quella piazza. Noi intanto pubblichiamo in prima pagina le fotografie che ritraggono Mohammad Hannoun, l'uomo più vicino ad Hamas in Italia, lo stesso che davanti al Campidoglio ha lanciato contro il Tempo accuse e minacce, insieme a imam estremisti che ci hanno bollati come infedeli, islamofobi e nemici di Maometto, al solo fine di farci tacere e di non svelare i veri legami fra Hamas e la politica italiana. I loro legami con Fratelli Musulmani, il progetto che porta oggi anche il Vaticano ad alzare l'allarme sul risveglio dello jihadismo nel nostro Paese. Attendiamo dunque che i leader della sinistra ci spieghino cosa ci fanno insieme a costui in Parlamento o in altri luoghi istituzionali. E cosa pensano davvero di chi nel nome della democrazia denuncia questi fatti.

CRONIZZAZIONE ROBERTA



**L'Occidente
dalla culla
al nulla**

a pagina 9

Allah RME islamisti

**Dopo l'inchiesta de Il Tempo
l'interrogazione di Italia Viva
«Fare chiarezza sui rapporti
fra la sinistra e i filo Hamas»
Ma dai leader tanti proclami
e nessuna risposta concreta
Ora anche il Vaticano avverte
«La violenza jihadista
è una minaccia globale»**
Sorrentino alle pagine 2 e 3

IL CASO IN CAMPANIA
Fatayer, le elezioni e quella nostalgia
per «l'incompleta missione di Hitler»
Bufera sulla palestinese-napoletana
Lega e Fdi ad Avs: «Fuori dalla lista»
a pagina 2

Il Tempo di Osho
Sarkozy nel carcere della Santé
L'uscita di casa con lady Carlà
a pagina 10

SINISTRA E DIRITTI A TARGHE ALTERNATE
La sinistra contro Venezia
Ma c'è stato un tempo
in cui Repubblica l'amava
a pagina 7

CAOS CAMPO LARGO IN CAMPANIA
Mastella e l'ipotesi
«ribaltone» anti Fico
E ora la sinistra trema
a pagina 9

LA MANIFESTAZIONE PER RANUCCI
Conte si prende la piazza
Schlein sempre più in bilico
a pagina 6

TENSIONI SULLA MANOVRA
La Lega alza il tiro sulle banche
«Aumentino il contributo»
a pagina 16

CENTRO STORICO DIMENTICATO
Un disastro dall'Esquilino al Viminale fino a Prati e piazza Barberini: ecco le vie da evitare
a pagina 30

TIBURTINO
Cade dal balcone
del terzo piano
e centra un furgone
Grave bimbo di 11 anni
a pagina 21



Vulnerini a pagina 10

GUERRA IN UCRAINA

Europa in pressing su Putin
Un piano per il «cessate il fuoco»

De Leo a pagina 11

VENDI CASA?
telefona **06.684028**
immobildream
luxury s.p.a.
Immobildream non vende sogni ma solide realtà

Oroscopo
Le stelle di
Branko
a pagina 30

**Sampietrino selvaggio nel
Scentro storico: ecco le vie
dimenticate dal Comune.
Un pavè da incubo
dall'Esquilino al Viminale
passando per Prati e piazza
Barberini.**
Parboni e Zanchi
alle pagine 18 e 19

TIBURTINO
Cade dal balcone
del terzo piano
e centra un furgone
Grave bimbo di 11 anni
Bertoli a pagina 21



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

ROTTAMAZIONE 5

La nuova
definizione
agevolata
comprende
i carichi affidati
all'agente della
riscossione tra
gennaio 2000 e
dicembre 2023

Settimane a pag. 30

INDUSTRIA 4.0

Per gli
investimenti
agevolabili
con crediti
d'imposta solo
"prenotati" nel
2024 il plafond
è quello del 2025

da Empoli e Trasmonte a pag. 37

**Orio Stirpe: Trump ha poche chance a Budapest
Zelensky non lascia il Donbass, Putin non cede**

Alessandra Ricciardi a pag. 5

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Forfettario generoso nel '26

La legge di bilancio ha confermato anche per l'anno prossimo l'innalzamento a 35 mila € del tetto che consente l'uso del regime agevolato a dipendenti e pensionati

Confermato, anche per il 2026, l'innalzamento a 35.000 euro (dai 30.000 euro ordinari) del tetto massimo di redditi da lavoro dipendente o pensione che consentono la permanenza e l'accesso nel regime agevolato, con aliquota ridotta del 5% o del 15%. Quindi, anche per il 2026, il tetto massimo a 35.000 euro va verificato nell'anno precedente a quello di applicazione del regime forfettario e non si terrà conto del tetto ordinario di 30.000 euro.

Mandolei a pag. 30

MF GLOBAL SUMMIT

De Meo
(Kering): Gucci
deve tornare
a splendere

Galli a pag. 16

**Della prigione di Sarkozy si sa tutto, non
i motivi per cui Gheddafi è stato eliminato**



DI PIERLUIGI MAGNASCHI

Nicolas Sarkozy, ex presidente della Repubblica francese, è stato ieri incarcerato nello storico carcere parigino della Santé per scontare una condanna a cinque anni per associazione a delinquere avendo egli percepito dei finanziamenti illeciti (da Gheddafi) che poi sono stati utilizzati nella sua campagna elettorale del 2007 dalla quale è uscito vincitore. Della sua ultima giornata in libertà, non solo i media francesi, ma anche quelli di tutto il mondo hanno fornito tutte le informazioni, soprattutto le meno rilevanti in ordine a questo caso. Si è saputo, ad esempio,

continua a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO

L'Europa sta finanziando praticamente da sola la resistenza ucraina, visto che Donald Trump ha deciso che le sue armi dirette verso Kiev devono essere pagate dagli europei. Inoltre l'Ue, in ottemperanza alla sentenza della corte penale internazionale che ha condannato Putin per crimini contro l'umanità, non ammette che il presidente russo possa entrare all'interno dei suoi confini senza essere arrestato. Ma Trump ha deciso che il prossimo vertice per discutere della pace tra Russia e Ucraina si terrà a Budapest, tra lui e Putin. Gli europei, inesistenti, e così gli ucraini. Dal punto di vista diplomatico uno schiaffo sonoro non solo a Zelenski (che "non ha le carte" per decidere del suo destino) ma a tutta la classe politica europea, che il leader americano dimostra di considerare uno zerbino. E ci tiene anche a mostrarlo a tutti, con i fatti.

Ranocchi
ZUCCHETTI

LA SCELTA INTELLIGENTE

perché il nostro obiettivo
è renderti il lavoro più facile, sempre

Soluzioni gestionali dedicate a **Commercialisti,
Consulenti del Lavoro e Aziende**

Trova il **TOPartner** più vicino a te!

BORDO	
Genesys	0383 387540
On Selection	800 036454
Penta Sistemi	800 915664
Ranocchi Genova	019 9848515
Ranocchi Nordest	049 2917535
Ranocchi Torino	011 3743361
CENTRO	
Ranocchi Fabriano	0732 211131
Ranocchi Salerno	06 64905038
Sistema Studio	338 1332506
Torresani Sistemi	0547 755298
SUD	
Labore Team	247 2383818
Metas	0941 1932095
New Job	0971 1146112
WFS Informatica Marche	0874 492152
Ranocchi Catania	383 531566
Ranocchi Napoli	081 8747662

☎ 0721 22520 • www.ranocchi.it

Vieni a trovarci al

**CONCRETIZZARE
L'AMBIAMENTO**
ESPERIENZE, INNOVAZIONI, RISULTATI



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

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 22 ottobre 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



UE DISARMATA

MASSA CARRARA Parla un meteorologo

Maltempo, ancora danni e oggi allerta arancione
«Previsioni difficili»

Ferrari a pagina 16



PRATO La mamma a Roma

Morti sul lavoro
«Una legge per Luana»

Natoli a pagina 19



Ucraina, gelo Trump-Putin E la Ue ha un piano di pace

Salta il summit a Budapest, Mosca non vuole il cessate il fuoco. La proposta europea in 12 punti
Strada in salita anche per Gaza. Vance avvisa Netanyahu: Israele non riprenda la guerra

Prosperetti
e Ottaviani
alle p. 8 e 9

Si lavora alle modifiche

Manovra, tensione su banche e affitti brevi

Troise a pagina 4

Intervista alla ministra

Roccella:
«Denatalità?
Cause culturali,
ora gli aiuti»

Marin a pagina 5

DONNE NEL MIRINO

Intervista a Luciana Castellina

«La rivoluzione femminile spaventa l'uomo»

Passeri a pagina 12

Ancona, proteste in tribunale
Poi la condanna a tre anni

Stuprò una 17enne,
era stato assolto
I giudici: lei aveva
già avuto rapporti
Ieri ribaltata
la sentenza choc

Pagnanelli a pagina 13



Condannati i killer di Mattia Il papà: «Giustizia a metà»

Sono stati condannati a 24 anni di carcere a testa i due 15enni che a gennaio, a Istanbul, accoltegarono Mattia Minguzzi, 14 anni, figlio dello chef romagnolo Andrea. Il ragazzino morì poi il 9 febbraio. Assolti altri due

minorenni imputati di favoreggiamento. «Non possiamo accettare la sentenza - dice Minguzzi -, gli altri due indicarono mio figlio. Poi, in un video, si vede che ridono insieme dopo l'aggressione».

Muccioli a pagina 15

Rieti, le indagini sull'agguato
E il mondo del tifo si interroga

Autista ucciso, minorenne incastra i tre ultrà fermati
Il sociologo: stadi e palazzetti, stessa violenza

Benigni, Cinaglia e G. Rossi alle p. 2 e 3



Accompagnato da Carla Bruni

Sarkò è in carcere
«Sono innocente»

Serafini e Mattioli alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

PRATO Settant'anni fra Casa d'Aste e Galleria



Addio a Farsetti, protagonista dell'arte

Bessi a pagina 17

VALDARNO Approvata la delibera regionale

Opere ambientali e urbane per sette milioni di euro

Servizio in Cronaca

FUCECCHIO Mercato sempre più in difficoltà

La crisi della pelle alla prova dei dazi americani

Baroni in Cronaca

EMPOLI Per protestare contro le guerre

Gli studenti del liceo Virgilio hanno occupato la scuola



Puccioni in Cronaca





la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



Rspettacoli
Luisa Ranieri preside
"I giovani sono avanti"
di SILVIA FUMAROLA
a pagina 36

Rsport
Champions, l'Inter va
crollo Napoli in Olanda
dai nostri inviati AZZI e VANNI
alle pagine 38 e 39



Villa Manin, Passariano
11 ottobre 2025 - 12 aprile 2026

Info e prenotazioni
0422 429999
www.lineadombra.it

Mercoledì
22 ottobre 2025

Anno 50 - N° 250

Oggi con libro
Longevità - Farmaci, vaccini ed esami
In Italia €1,90

Banche, intesa più vicina dietrofront su affitti brevi

Manovra, il governo vede l'Abi
Ma Salvini rilancia: paghino di più

Una schiarita sulle banche sembra vicina. Dopo il confronto con l'Abi il contributo previsto nella manovra viene definito "importante". Ma Salvini rilancia: "Paghino di più". Il governo, viste le polemiche dei giorni scorsi, è pronto a un dietrofront sull'aumento della tassazione degli affitti brevi.

di AMATO, BEI, COLOMBO
e MANACORDA
alle pagine 8, 9 e 10



FRANCIA

Sarkozy entra in carcere
"Arrestano un innocente"

di LUIGI MANCONI

Non c'è alcun happy end nelle ultime ore della lunga vicenda umana, politica e giudiziaria di Nicolas Sarkozy. Nulla di felice e, all'opposto, tantissimo di malinconico.

a pagina 17. Servizi di GINORI a pagina 19



Putin gela Trump sulla tregua
salta il vertice

Il presidente Usa: "Non voglio sprecare tempo a Budapest"

Mosca dice no alla tregua in Ucraina e incolpa la Ue: "Vuole sabotare la pace". Il presidente Trump irritato: "Non so se ci vedremo a Budapest, non voglio sprecare tempo".

di CASTELLETI, DI FEO e MASTROLILLI
alle pagine 2, 3 e 4

IL PIANO

Ucraina, la mossa Ue dodici punti per la pace

di CLAUDIO TITO

L'Europa tenta di sedersi al tavolo delle trattative per la pace in Ucraina. Alcuni governi, insieme al presidente del Consiglio europeo, Antonio Costa, e al leader ucraino Zelensky, hanno preparato un piano in dodici punti da sottoporre a Trump e Putin. Una serie di proposte costruite per non rimanere fuori dalla discussione e per assegnare all'Ue un ruolo.

L'iniziativa, che al momento non ha ricevuto consensi da Washington e Mosca, è stata inizialmente assunta dalla Finlandia.

a pagina 3

IL RETROSCENA

di TOMMASO CIRIACO

Il braccio di ferro che cambia la tassa sulle case ai turisti

Se ne riparerà appena Giorgia Meloni avrà portato a termine il viaggio a Bruxelles per il Consiglio europeo e preso parte venerdì alla riunione dei volenterosi convocata dal Regno Unito. Ne hanno però già discusso Antonio Tajani e Giancarlo Giorgetti, nelle ultime ore.

a pagina 9

Rieti e Mussolini il culto nero degli ultrà fermati

IL RACCONTO

di VIOLA GIANNOLI

Per capire bene quanto sia radicata l'estrema destra a Rieti bisogna partire da lontano e salire sul monte Giano dove la pineta accuratamente potata dal 1939 forma la gigantesca scritta "Dux". Quando, nell'estate del 2017, un incendio la devastò, duecento militanti di CasaPound fecero una colletta.

a pagina 15



Sit-in per Ranucci
"Via le querele"
In piazza anche FdI

di GABRIELLA CERAMI

a pagina 23

L'Italia senza figli e il welfare che non c'è

IL CASO

di LINDA LAURA SABBADINI

Siamo al minimo storico per numero di figli per donna nella storia del nostro Paese. È inutile piangere sul latte versato. Guardiamo in faccia la realtà, capiamo dove abbiamo sbagliato e dotiamoci finalmente di una strategia adeguata. Il 1977 è l'anno spartiacque in cui l'Italia è scesa sotto il livello di sostituzione demografica di 2,1 figli per donna.

a pagina 17. Servizi di DE GIOGIO e DE LUCA a pagina 26

Energia pulita a prezzi accessibili e un servizio clienti superlativo

Trustpilot octopusenergy.it

Prezzi di vendita all'ingrosso: Grecia €3,30 - Croazia, Francia, Marocco P, Slovenia €4,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,30

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821 - Sped. Abb. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Concessionaria di pubblicità: A. Mancini & C. Milano - via F. Agnelli, 9 - Tel. 02/574941, email: public@admancom.it



La nostra carta proviene da materiali riciclati e ha un'impronta di carbonio molto ridotta

MZ

con "In Montagna" €11,80

IL COLPO AL LOUVRE
I gioielli valgono 88 milioni
e non erano assicurati

ASSIANEUMANNNDAYAN — PAGINA 18



L'ARTISTA GIAPPONESE SHIOTA
Quei fili che ci legano
in mostra al Mao di Torino

GIULIA ZONCA — PAGINE 26 E 27



LO SPORT
La prova Real Madrid
per la Juventus in crisi

BALICE, RIVA — PAGINA 28

1,90€ ■ ANNO 159 ■ N.291 ■ IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE ■ DL.353/03 (CONV./N.27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB-TO ■ WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 22 OTTOBRE 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

MANOVRA, SALVINI TORNA A MINACCIARE LE BANCHE: IL PRELIEVO PUÒ CRESCERE. STOP ALL'AUMENTO DELLE TASSE SUGLI AFFITTI Italia, nascite al minimo: il futuro è da inventare

L'ANALISI

Come fermare
il lento declino

CHIARA SARACENO

Il calo della natalità continua inesorabile, ulteriormente accentuato dal calo della fecondità. In un anno, dal già basso 1,20 figli per donna del 2023 si è scesi a 1,18: circa 10.000 nati in meno. — PAGINA 2

CAPRARA, CAPURSO, MAFETANO
MANO, MONTICELLI

Mentre l'Istat conferma che l'Italia invecchia e fa sempre meno figli, il governo resta alle prese con una manovra che divide le forze di maggioranza. — PAGINE 2-7

L'accanimento fiscale
che rovina il mercato

ALESSANDRO DENICOLA — PAGINA 23

L'INTERVISTA

Boeri: "Basta bonus
servono asili nido"

SARA TIRITO

«Investire sui congedi di paternità, sull'equilibrio uomo-donna e sugli asili nido», solo così si potrà invertire la curva. Non è una ricetta ma la rotta suggerita da Tito Boeri. — PAGINA 3

L'INTERVENTO

La cultura del nulla
che unisce la politica

FRANCO CARDINI

Forse qualcosa si muove. O qualcosa comincia a riemergere sino a riaffiorare nelle polemiche socioculturali nelle quali ormai la stessa politica sembra ridotta a una specie di pallida larva. — PAGINA 7

SI ALLONTANA L'INCONTRO RUBIO-LAVROV, VERTICE DONALD-PUTINA A RISCHIO. FONTI DI KIEV: GLI USA CI HANNO CHIESTO DI RINUNCIARE AL DONBASS

Pace, il piano Europa-Zelensky

Dodici punti, stop sulle attuali linee del fronte e supervisione a Trump. Mosca dice no alla tregua

IL COMMENTO

Ma a questo punto
Putin non si fermerà

STEFANO STEFANINI

L'Europa sta cercando di far sentire la sua voce sull'Ucraina. Purtroppo, per non smentirsi, lo sta facendo in ordine sparso. Con un asciutto comunicato congiunto mattutino i principali leader ribadiscono la classica posizione pro cessate il fuoco senza precondizioni o complicazioni. — PAGINA 11

LE IDEE

Così finisce
il mito dell'Occidente

GABRIELE SEGRE

Quando un mito muore, non risorge più. È una verità che stiamo imparando a nostre spese: l'Occidente che credevamo eterno mostra oggi quanto il mito che lo ha sostenuto — quello della libertà, del benessere e della pace — rischi di spegnersi per sempre. Lo si avverte nel linguaggio pubblico. — PAGINA 23

PARLA LA SUOCERA DELL'EX PRESIDENTE FRANCESE IN CARCERE: "CARLA DISTRUTTA, LUI RESISTERÀ"

"Difendo il mio Sarkò"

DANILO CECCARELLI



Parigi rischia la deriva trumpiana

ERIC JOZSEF — PAGINA 8

L'ECONOMIA

Accordo Leonardo
Nasce il nuovo
gigante dei satelliti
con Airbus e Thales

FABRIZIO GIORIA



Si va verso una svolta per lo spazio europeo. Dopo mesi di trattative, Leonardo, Airbus e Thales sono pronte a unire le attività satellitari in una nuova società da 10 miliardi di euro, un progetto destinato a ridefinire gli equilibri dell'industria spaziale continentale. — PAGINA 20

LA GIUSTIZIA

Se per i giudici
è sempre colpa di lei

FABRIZIA GIULIANI

Il danno resta. Nonostante la Corte d'Appello d'Ancona rovesci la sentenza di assoluzione del Tribunale di Macerata e condannando il trentunenne accusato di violenza sessuale nei confronti di una ragazza al tempo minorenni, le ragioni a sostegno della prima sentenza restano e pesano come macigni. — PAGINA 17

MELILLO, ANTIMAFIA

"A Rieti un assalto
da suprematisti"

IRENE FAMÀ

Ognuno, sull'assalto degli ultras della Sebastiani Rieti basket contro il bus dei tifosi del Pistoia, racconta la sua versione dei fatti. «C'ero, ma non sono io ad aver lanciato il mattone che ha ammazzato l'autista» è il ritornello. — PAGINA 16

Buongiorno

Prima di vedersi per cena, ci si raccomanda l'uno con l'altro: stasera non si parla di Gaza. E se per qualche accidente il proposito salta, la cena finisce a catafascio. Non ci sarà ritorno alla normalità per i nostri, perché sull'argomento, in buona parte, i nostri giudizi sgorgano dalle più oscure paludi dell'inconscio. C'è stato un tempo, molto lungo, durante il quale non eravamo a questi livelli ma quasi, e con gli amici non si poteva parlare di Berlusconi. Ci si invitava e ci si avvisava: stasera di Berlusconi non si parla. A noi sembrava pure una bella pretesa: se non parliamo di Berlusconi, di che cosa parliamo? Del libro che si era letto, del film che si era visto, di dove si era stati in vacanza, ma nessun argomento garantiva di non condurci infine sul grande campo di battaglia. Lì, a tavola, sape-

A bocca chiusa

MATTIA FELTRI

vamo chi era berlusconiano convinto, chi tiepido, chi occasionale, chi ostile, chi nemico giurato con la brace agli occhi. Ma finché non ce lo ripetevamo, le relazioni erano salve. Però a un certo punto c'era sempre qualcuno che proprio non riusciva a tenersi e diceva avete sentito che stronzata ha detto Berlusconi? Ho visto finire rapporti di lavoro, amicizie ventennali, fidanzamenti, perché uno considerava Berlusconi mafioso e l'altro la magistratura golpista. Ieri c'era un colonnino su un solo giornale, il Foglio. Per la Cassazione, diceva, non esistevano legami fra la mafia, Berlusconi e Forza Italia. Così, trent'anni dopo. Nel disinteresse generale. A proposito di una cosa su cui ci siamo scannati all'infinito. Tutto il nostro furente rigore morale riposto in un colonnino. Che vergogna.



Frattini

SERIE NARCISO

mail: info@frattini.it
web site: www.frattini.it
tel: 0322 96127

f @ in

SERIE NARCISO

	Mfe mette il cfo Giordani alla guida della tedesca Prosiebensat Caroselli a pagina 11 Il fondo Usa Oep Partners lancia un'opa a sconto su Digital Value Dal Maso a pagina 15	 il quotidiano dei mercati finanziari	Stellantis pensa di marchiare Opel le Leapmotors vendute in Europa Il primo test potrebbe riguardare il Suv elettrico B10 della casa cinese Boeris a pagina 9 Anno XXXVIII n. 207 Mercoledì 22 Ottobre 2025 €2,00 <i>Classedtori</i> 	
Con MF Magazine for Partners: CN 4.67.00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living: CN 4.67.00 (€ 2,00 + € 3,00) - Con il Falso: CN 4.67.00 (€ 2,00 + € 3,00) - Con il Falso: CN 4.67.00 (€ 2,00 + € 3,00) - Con il Falso: CN 4.67.00 (€ 2,00 + € 3,00)				
FTSE MIB +0,60% 42.648 DOW JONES +0,61% 46.990** NASDAQ -0,12% 22.962** DAX +0,29% 24.330 SPREAD 79 (+1) €/\$ 1,1607				

ALTRA SORPRESA NELLE BOZZE DELLA LEGGE DI BILANCIO

Batosta sui dividendi

Le società con partecipazioni sotto il 10% del capitale pagheranno sulle cedole un'aliquota del 24% invece dell'1,2%. Il retail continuerà a essere tassato al 26%

IL BTP VALORE RACCOGLIE ALTRI 4,3 MILIARDI E SI AVVICINA A QUOTA 10

Capponi, Messina e Valente alle pagine 4 e 5



SPAURACCHIO UNICREDIT?

**Contro raid esterni
Bper blindava il 9,9%
del suo capitale
attraverso derivati**

Dal Maso e Gualtieri a pagina 9

BANDI HI-TECH

A Gaza piano da 1,2 miliardi per far arrivare la rete digitale

Zorro a pagina 6

Milano Fashion Global Summit

**De Meo (Kering):
ho il team giusto
per rilanciare
il marchio Gucci**

speciale di 12 pagine in *MFF*

Con **plenitude**,
energia e connessione
arrivano a casa tua.

Fibra F
ultraveloce

Navighi fino a **2,5 Gbps**
in download.

16,90€/mese
per 3 anni

se sei cliente Plenitude
per l'energia o lo diventi.

Attivazione una tantum **39€**.

Chiama il Servizio Clienti, vai nei Plenitude Store o su [eniplenitude.com](https://www.eniplenitude.com)

*Offerta per clienti residenziali, soggetta a limiti di copertura. €16,90/mese per 36 mesi per i clienti residenziali Plenitude gas e/o luce. €24,90/mese dopo 36 mesi o senza forniture gas e/o luce. Attivazione una tantum €39. Servizio voce non incluso con perdita dell'eventuale numero di telefono fisso per passaggio da altro operatore (migrazione o recesso). Addebito su c/c bancario o carta di credito obbligatorio, salvo ove diversamente previsto. Dettagli e verifica copertura su [eniplenitude.com](https://www.eniplenitude.com)

plenitude

Successo per le visite guidate multimediali al porto di Ancona

Due giorni alla scoperta del porto di Ancona con le visite guidate multimediali. E' stato un successo l'iniziativa dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale organizzata sabato e domenica nello scalo dorico per gli Italian port days, manifestazione nazionale coordinata da **Assoport**, nata per far conoscere gli scali portuali alle comunità e per valorizzare il legame che i porti alle città di cui fanno parte. Sono state al completo le visite multimediali, accompagnate dalle guide Annalisa Trasatti e Giorgia Chiariotti, che hanno consentito di unire la suggestione dei luoghi con i contenuti digitali innovativi presenti nella piattaforma multimediale www.Adrijo.eu, realizzata in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche nell'ambito del progetto Adrijoroutes, finanziato dal programma europeo Italia-Croazia. Un museo virtuale dove otto porti italiani e croati aprono le porte del loro patrimonio architettonico, storico, di tradizione condividendo diverse rotte turistiche transfrontaliere. I tanti partecipanti hanno potuto ascoltare il racconto delle guide e approfondire la conoscenza del luogo attraverso i QR delle tabelle turistiche presenti in porto. Il percorso è stato da Porta Pia al Porto antico con illustrazioni dedicate a Mole Vanvitelliana, Porta Pia, statua dell'imperatore Traiano, Casa del Capitano, Arco di Traiano, Fontana dei due soli e banchina San Francesco. Grazie a tutti coloro che hanno partecipato! Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale Questo è un articolo pubblicato il 21-10-2025 alle 19:18 sul giornale del 22 ottobre 2025 5 letture.



I porti di La Spezia e Trieste protagonisti dei piloti del progetto eFTI4EU per digitalizzazione trasporti

(FERPRESS) Milano, 21 OTT Circle Group PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan, a capo dell'omonimo Gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, oltre che nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica insieme a Autamarocchi, Gruber Logistics, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed ACCUDIRE Srl, ha preso parte a una doppia dimostrazione del progetto europeo eFTI4EU, finanziati dall'Unione Europea, con l'obiettivo di validare il flusso digitale dei dati tra sistemi logistici e piattaforme pubbliche. Le attività hanno riguardato due casi pilota distinti: uno presso il Porto di La Spezia, focalizzato su un flusso import intermodale (sinergico anche col progetto EU Keystone), e l'altro presso il Porto di Trieste, relativo a un trasporto export intermodale. Entrambe le iniziative rappresentano un passo concreto verso una logistica sempre più interoperabile, efficiente e sostenibile, in linea con gli obiettivi del

Regolamento eFTI e del Green Deal europeo. Il pilota di La Spezia ha riguardato un trasporto dal porto ligure all'Interporto di Bologna, relativo a un container di merce, gestita da Gruber Logistics. Nel corso della sperimentazione del flusso import intermodale sono stati verificati la trasmissione automatica dei dati di ETA (Estimated Time of Arrival) dal sistema TMS di Gruber Logistics alla piattaforma KEYSTONE, la generazione e condivisione del documento e-CMR in formato elettronico e la piena interoperabilità tra sistemi EFTI platform ed eFTI gate Italy, nonché il PCS (port Community System) del Porto di La Spezia con l'obiettivo di eliminare inserimenti manuali e ridondanze di dati permettendo alle Autorità di Controllo un check digitale semplificato e automatizzato. Nell'ambito delle attività di sperimentazione congiunta, ha avuto luogo anche il secondo pilota, che ha coinvolto il porto di Trieste e ha interessato un trasporto transnazionale dall'Austria all'Italia, passando per la Slovenia, con un'operazione poi di export extra UE dal porto di Trieste. Durante il pilota è stato effettuato un controllo della Polizia Stradale presso l'Interporto di Trieste a Ferneti, vicino al confine di Stato, nel corso del quale è stata verificata la documentazione elettronica tramite l'applicazione pilota collegata al nodo nazionale eFTI Gate Italy. Quest'ultimo ha comunicato con l'eFTI Platform, recuperando i dati del trasporto attraverso l'utilizzo della e-CMR, creata dallo spedizioniere mittente e firmata dall'autista incaricato del ritiro. Nel quadro di questo progetto è stata inoltre testata la comunicazione diretta tra la piattaforma eFTI di Circle e la piattaforma ExAc di ACCUDIRE, startup digitale innovativa per la gestione dei processi informativi e documentali lungo le supply chain globali, e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM). Il test ha coinvolto, inoltre, tutti gli



attori della filiera: Autamarocchi, in qualità di spedizioniere/mittente, che ha generato la e-CMR sulla TFP per poi firmarla digitalmente in ExAc, geolocalizzandola e notarizzandola in Blockchain; l'autista, tramite la TFP Driver App, che prima della partenza verso il Porto di Trieste ha verificato i dati di carico e trasmesso il documento per la firma in ExAc, che ha gestito l'interazione con AIDA, software dell'Agenzia delle Dogane, per il recupero del codice univoco per automatizzare l'accesso ai varchi. Il flusso informativo è stato poi condiviso in tempo reale tra le piattaforme coinvolte, fino ai nodi logistici e doganali, grazie al Node Sinfomar Connector. La presa in carico e la firma finale è stata effettuata dal terminal HHLA PLT presso il porto di Trieste. Durante il trasporto, la Polizia Stradale ha poi effettuato i controlli digitali eFTI sull'autista e sul documento di trasporto, e-CMR contribuendo alla verifica e validazione operativa del nuovo sistema. Il flusso digitale completo delle informazioni tra operatori privati e autorità pubbliche è stato sperimentato con successo: la documentazione elettronica del viaggio è stata generata, firmata e condivisa digitalmente lungo tutta la catena logistica dal mittente all'autista fino all'Agenzia delle Dogane che ha potuto ricevere e validare i dati in tempo reale. Il controllo finale della Polizia Stradale nei pressi del porto di Trieste ha confermato la solidità del processo e la possibilità di sostituire integralmente i documenti cartacei con flussi digitali sicuri e verificabili, che poi hanno consentito anche i flussi digitali per l'esportazione verso un paese extra EU. Il successo del pilot e-CMR che abbiamo concluso, dimostra una cosa fondamentale: la dematerializzazione e la piena interoperabilità tra tutti gli attori della supply chain non sono più solo un'opportunità, ma una necessità strategica a livello europeo» hanno dichiarato Roberto Vidoni, CEO di Autamarocchi, e Antonio Suraci, Program Manager Innovazione di Autamarocchi. «Per questo continuano Vidoni e Suraci auspichiamo una forte accelerazione nell'adozione di questi standard da parte del legislatore e un rapido recepimento da parte degli enti regolatori nazionali. Come azienda leader nel trasporto FTL intermodale e container marittimo, abbiamo identificato un enorme valore aggiunto. I benefici principali sono chiari: riduzione dei costi, un significativo efficientamento dei processi e una compliance normativa più snella». Marco Manfredini, Chief Operating Officer di Gruber Logistics, ha dichiarato: Questo test rappresenta un traguardo concreto verso la piena digitalizzazione del trasporto merci. Abbiamo dimostrato che l'uso combinato di piattaforme interoperabili quali il nostro TMS, la piattaforma Keystone, l'eFTI platform e piattaforme per la gestione di documenti elettronici può consentire di eliminare completamente la carta, migliorare la trasparenza e semplificare i controlli. Non si tratta solo di evitare la compilazione cartacea ma di evitare alla base la ridondanza nell'imputazione di dati; un passo avanti per la logistica europea e un esempio di come la collaborazione tra industria, ricerca e istituzioni possa accelerare l'innovazione nel settore. La sperimentazione condotta costituisce un'iniziativa di valore straordinario nel contesto europeo ha dichiarato Abramo Vincenzi, CEO di Accudire Srl distinguendosi per il suo carattere fortemente innovativo. L'impiego di tecnologie avanzate e la gestione di processi operativi integrati hanno consentito di realizzare un modello all'avanguardia, fondato su un'interazione digitale

FerPress

Trieste

fluida ed efficace tra operatori economici privati e autorità pubbliche. Si tratta di un risultato che testimonia l'impegno concreto verso la modernizzazione dei sistemi e il rafforzamento della collaborazione pubblico-privato in chiave digitale e come ACCUDIRE siamo fieri e lieti di esserne parte. Questi piloti ha dichiarato Luca Abatello, CEO di Circle Group rappresentano un risultato concreto nel percorso verso una logistica europea pienamente digitale, interoperabile e sostenibile. L'interconnessione tra piattaforme pubbliche e private dimostra come la collaborazione e la condivisione dei dati possano migliorare la competitività del settore, ridurre gli oneri amministrativi e favorire una gestione più trasparente ed efficiente delle operazioni. Siamo orgogliosi che questa sperimentazione (anche grazie a MILOS e alla nostra eFTI Platform) possa conciliare innovazione tecnologica, cooperazione internazionale (sia B2B sia B2A) e attenzione alla sostenibilità, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, del Regolamento eFTI e dei principi del piano industriale Connect 4 Agile Growth. La dimostrazione ha messo in evidenza come l'integrazione tra piattaforme pubbliche e sistemi privati possa semplificare le procedure doganali, ridurre tempi e costi operativi e favorire una gestione più sostenibile dei flussi informativi lungo la catena logistica. I test rientrano nelle attività di collaborazione tra i progetti europei eFTI4EU e KEYSTONE, entrambi impegnati nello sviluppo di soluzioni digitali per il trasporto merci e la semplificazione degli scambi informativi tra operatori logistici, autorità pubbliche e istituzioni doganali.

Informatore Navale

Trieste

I porti di La Spezia e Trieste protagonisti dei piloti del progetto europeo eFTI4EU per la digitalizzazione dei trasporti e della logistica

Circle Group insieme a Autamarocchi, Gruber Logistics, l'AdSP del Mar Ligure Orientale, l'AdSP del Mare Adriatico Orientale ed ACCUDIRE Srl, ha preso parte a una doppia dimostrazione del progetto europeo eFTI4EU con l'obiettivo di validare il flusso digitale dei dati tra sistemi logistici e piattaforme pubbliche. Con eFTI4EU l'Italia è in prima linea nella sperimentazione di flussi digitali tra operatori logistici, piattaforme pubbliche e Autorità di Controllo Milano, 21 ottobre 2025 - Le attività hanno riguardato due casi pilota distinti: uno presso il **Porto** di La Spezia, focalizzato su un flusso import intermodale (sinergico anche col progetto EU Keystone), e l'altro presso il **Porto di Trieste**, relativo a un trasporto export intermodale. Entrambe le iniziative rappresentano un passo concreto verso una logistica sempre più interoperabile, efficiente e sostenibile, in linea con gli obiettivi del Regolamento eFTI e del Green Deal europeo. Il pilota di La Spezia ha riguardato un trasporto dal porto ligure all'Interporto di Bologna, relativo a un container di merce, gestita da Gruber Logistics. Nel corso della sperimentazione del flusso import intermodale sono stati verificati la trasmissione automatica dei dati di ETA (Estimated Time of Arrival) dal sistema TMS di Gruber Logistics alla piattaforma KEYSTONE, la generazione e condivisione del documento e-CMR in formato elettronico e la piena interoperabilità tra sistemi EFTI platform ed eFTI gate Italy, nonché il PCS (port Community System) del **Porto** di La Spezia con l'obiettivo di eliminare inserimenti manuali e ridondanze di dati permettendo alle Autorità di Controllo un check digitale semplificato e automatizzato. Nell'ambito delle attività di sperimentazione congiunta, ha avuto luogo anche il secondo pilota, che ha coinvolto il **porto di Trieste** e ha interessato un trasporto transnazionale dall'Austria all'Italia, passando per la Slovenia, con un'operazione poi di export extra UE dal **porto di Trieste**. Durante il pilota è stato effettuato un controllo della Polizia Stradale presso l'Interporto di **Trieste** a Ferneti, vicino al confine di Stato, nel corso del quale è stata verificata la documentazione elettronica tramite l'applicazione pilota collegata al nodo nazionale "eFTI Gate Italy". Quest'ultimo ha comunicato con l'eFTI Platform, recuperando i dati del trasporto attraverso l'utilizzo della e-CMR, creata dallo spedizioniere - mittente e firmata dall'autista incaricato del ritiro. Nel quadro di questo progetto è stata inoltre testata la comunicazione diretta tra la piattaforma eFTI di Circle e la piattaforma ExAc di ACCUDIRE, startup digitale innovativa per la gestione dei processi informativi e documentali lungo le supply chain globali, e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM). Il test ha coinvolto, inoltre, tutti gli attori della filiera: Autamarocchi, in qualità di spedizioniere/mittente, che ha generato la e-CMR sulla TFP per poi firmarla digitalmente in ExAc, geolocalizzandola e notarizzandola in Blockchain; l'autista, tramite la TFP Driver

Informatore Navale

I porti di La Spezia e Trieste protagonisti dei piloti del progetto europeo eFTI4EU per la digitalizzazione dei trasporti e della logistica

10/21/2025 19:14

Circle Group insieme a Autamarocchi, Gruber Logistics, l'AdSP del Mar Ligure Orientale, l'AdSP del Mare Adriatico Orientale ed ACCUDIRE Srl, ha preso parte a una doppia dimostrazione del progetto europeo eFTI4EU con l'obiettivo di validare il flusso digitale dei dati tra sistemi logistici e piattaforme pubbliche. Con eFTI4EU l'Italia è in prima linea nella sperimentazione di flussi digitali tra operatori logistici, piattaforme pubbliche e Autorità di Controllo Milano, 21 ottobre 2025 - Le attività hanno riguardato due casi pilota distinti: uno presso il Porto di La Spezia, focalizzato su un flusso import intermodale (sinergico anche col progetto EU Keystone), e l'altro presso il Porto di Trieste, relativo a un trasporto export intermodale. Entrambe le iniziative rappresentano un passo concreto verso una logistica sempre più interoperabile, efficiente e sostenibile, in linea con gli obiettivi del Regolamento eFTI e del Green Deal europeo. Il pilota di La Spezia ha riguardato un trasporto dal porto ligure all'Interporto di Bologna, relativo a un container di merce, gestita da Gruber Logistics. Nel corso della sperimentazione del flusso import intermodale sono stati verificati la trasmissione automatica dei dati di ETA (Estimated Time of Arrival) dal sistema TMS di Gruber Logistics alla piattaforma KEYSTONE, la generazione e condivisione del documento e-CMR in formato elettronico e la piena interoperabilità tra sistemi EFTI platform ed eFTI gate Italy, nonché il PCS (port Community System) del Porto di La Spezia con l'obiettivo di eliminare inserimenti manuali e ridondanze di dati permettendo alle Autorità di Controllo un check digitale semplificato e automatizzato. Nell'ambito delle attività di sperimentazione congiunta, ha avuto luogo anche il secondo pilota, che ha coinvolto il porto di Trieste e ha interessato un trasporto transnazionale dall'Austria all'Italia, passando per la Slovenia, con un'operazione poi di export extra UE dal porto di Trieste. Durante il pilota è stato effettuato un controllo della Polizia Stradale presso l'Interporto di Trieste a Ferneti, vicino al confine di Stato, nel corso del quale è stata verificata la documentazione elettronica tramite l'applicazione pilota collegata al nodo nazionale "eFTI Gate Italy". Quest'ultimo ha comunicato con l'eFTI Platform, recuperando i dati del trasporto attraverso l'utilizzo della e-CMR, creata dallo spedizioniere - mittente e firmata dall'autista incaricato del ritiro. Nel quadro di questo progetto è stata inoltre testata la comunicazione diretta tra la piattaforma eFTI di Circle e la piattaforma ExAc di ACCUDIRE, startup digitale innovativa per la gestione dei processi informativi e documentali lungo le supply chain globali, e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM). Il test ha coinvolto, inoltre, tutti gli attori della filiera: Autamarocchi, in qualità di spedizioniere/mittente, che ha generato la e-CMR sulla TFP per poi firmarla digitalmente in ExAc, geolocalizzandola e notarizzandola in Blockchain; l'autista, tramite la TFP Driver

Informatore Navale

Trieste

tramite la TFP Driver App, che prima della partenza verso il Porto di Trieste ha verificato i dati di carico e trasmesso il documento per la firma in ExAc, che ha gestito l'interazione con AIDA, software dell'Agenzia delle Dogane, per il recupero del codice univoco per automatizzare l'accesso ai varchi. Il flusso informativo è stato poi condiviso in tempo reale tra le piattaforme coinvolte, fino ai nodi logistici e doganali, grazie al Node - Sinfomar Connector. La presa in carico e la firma finale è stata effettuata dal terminal HHLA PLT presso il porto di Trieste. Durante il trasporto, la Polizia Stradale ha poi effettuato i controlli digitali eFTI sull'autista e sul documento di trasporto, e-CMR contribuendo alla verifica e validazione operativa del nuovo sistema. Il flusso digitale completo delle informazioni tra operatori privati e autorità pubbliche è stato sperimentato con successo: la documentazione elettronica del viaggio è stata generata, firmata e condivisa digitalmente lungo tutta la catena logistica - dal mittente all'autista fino all'Agenzia delle Dogane - che ha potuto ricevere e validare i dati in tempo reale. Il controllo finale della Polizia Stradale nei pressi del porto di Trieste ha confermato la solidità del processo e la possibilità di sostituire integralmente i documenti cartacei con flussi digitali sicuri e verificabili, che poi hanno consentito anche i flussi digitali per l'esportazione verso un paese extra EU. La dimostrazione ha messo in evidenza come l'integrazione tra piattaforme pubbliche e sistemi privati possa semplificare le procedure doganali, ridurre tempi e costi operativi e favorire una gestione più sostenibile dei flussi informativi lungo la catena logistica. I test rientrano nelle attività di collaborazione tra i progetti europei eFTI4EU e KEYSTONE, entrambi impegnati nello sviluppo di soluzioni digitali per il trasporto merci e la semplificazione degli scambi informativi tra operatori logistici, autorità pubbliche e istituzioni doganali.

Circle: Spezia e Trieste aprono alla digitalizzazione europea dei trasporti

LA SPEZIA / TRIESTE I porti di La Spezia e Trieste sono stati protagonisti dei test pilota del progetto europeo eFTI4EU, iniziativa finanziata dall'Unione Europea per favorire la digitalizzazione dei trasporti, dei controlli e della logistica. L'obiettivo è validare un flusso digitale unico e interoperabile di dati tra sistemi privati e piattaforme pubbliche, in linea con il Regolamento europeo eFTI (electronic Freight Transport Information) e con gli obiettivi del Green Deal. Il progetto ha visto la partecipazione di Circle Group PMI innovativa quotata su Euronext Growth Milan e capofila di un gruppo specializzato in digitalizzazione e innovazione logistica insieme ad Autamarocchi, Gruber Logistics, Accudire Srl e alle Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale e del Mare Adriatico Orientale. Due casi pilota: import a La Spezia, export a Trieste. Le attività hanno riguardato due dimostrazioni operative: a La Spezia, un flusso import intermodale dal porto ligure all'Interporto di Bologna, gestito da Gruber Logistics e in sinergia con il progetto europeo Keystone; a Trieste, un flusso export transnazionale dall'Austria all'Italia, via Slovenia, con partenza finale dal porto giuliano. Nel

pilota di La Spezia è stata testata la trasmissione automatica dei dati di arrivo (ETA) dal sistema TMS di Gruber alla piattaforma Keystone, la creazione del documento e-CMR in formato elettronico e la piena interoperabilità tra la piattaforma eFTI e il PCS (Port Community System) del porto, eliminando l'inserimento manuale dei dati e semplificando i controlli digitali da parte delle autorità. A Trieste, invece, la sperimentazione ha coinvolto un controllo della Polizia Stradale presso l'Interporto di Ferneti, durante il quale la documentazione elettronica è stata verificata tramite l'applicazione collegata al nodo nazionale eFTI Gate Italy. Il flusso informativo, dalla generazione della e-CMR fino alla firma digitale dell'autista e alla validazione doganale, è stato trasmesso in tempo reale grazie all'integrazione tra le piattaforme di Circle, Accudire, Autamarocchi e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), fino al terminal HHLA PLT del porto triestino. Digitalizzazione, blockchain e interoperabilità. Durante i test è stato sperimentato anche l'uso della blockchain per la notarizzazione e geolocalizzazione dei documenti, garantendo la tracciabilità e la sicurezza delle informazioni lungo tutta la catena logistica. Le autorità hanno potuto accedere ai dati in tempo reale, riducendo tempi e oneri amministrativi e consentendo un controllo completamente digitale delle operazioni di trasporto. Il risultato è stato definito un successo pieno: la documentazione elettronica è stata generata, firmata e condivisa lungo tutto il percorso dal mittente all'autista fino all'Agenzia delle Dogane dimostrando la possibilità di sostituire integralmente la carta con flussi digitali certificati. La dematerializzazione e la piena interoperabilità tra tutti gli attori della supply chain non sono più un'opportunità, ma una necessità strategica a livello europeo hanno dichiarato



Messaggero Marittimo

Trieste

Roberto Vidoni e Antonio Suraci di Autamarocchi, auspicando una rapida adozione degli standard eFTI da parte del legislatore nazionale. Marco Manfredini, COO di Gruber Logistics: Abbiamo dimostrato che la digitalizzazione elimina la ridondanza dei dati e la necessità della carta, migliorando trasparenza e efficienza. È un passo concreto per la logistica europea. Abramo Vincenzi, CEO di Accudire: Questo test rappresenta un modello avanzato di collaborazione pubblico-privato in chiave digitale, fondato su processi integrati e interoperabili. Luca Abatello, CEO di Circle Group: I piloti di La Spezia e Trieste sono un risultato tangibile verso una logistica europea digitale, sostenibile e competitiva. L'interconnessione tra piattaforme pubbliche e private riduce i costi, semplifica le procedure e rafforza la cooperazione internazionale, in linea con il Green Deal e il regolamento eFTI. Verso una logistica europea senza carta Le sperimentazioni di La Spezia e Trieste confermano il ruolo dell'Italia come laboratorio d'eccellenza per la digitalizzazione dei trasporti. L'integrazione tra piattaforme pubbliche e sistemi privati, testata con successo, apre la strada a procedure doganali più snelle, tempi ridotti e minore impatto ambientale, grazie alla progressiva eliminazione della documentazione cartacea e all'adozione di standard comuni a livello europeo.

I porti di La Spezia e Trieste protagonisti del progetto europeo per la digitalizzazione dei trasporti, dei controlli e della logistica

Ott 21, 2025 Circle Group - PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan, a capo dell'omonimo Gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori **portuale** e della logistica intermodale, oltre che nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica - insieme a Autamarocchi, Gruber Logistics, l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** ed ACCUDIRE Srl, ha preso parte a una doppia dimostrazione del progetto europeo eFTI4EU, finanziati dall'Unione Europea, con l'obiettivo di validare il flusso digitale dei dati tra sistemi logistici e piattaforme pubbliche. Le attività hanno riguardato due casi pilota distinti: uno presso il Porto di La Spezia, focalizzato su un flusso import intermodale (sinergico anche col progetto EU Keystone), e l'altro presso il Porto di Trieste, relativo a un trasporto export intermodale. Entrambe le iniziative rappresentano un passo concreto verso una logistica sempre più interoperabile, efficiente e sostenibile, in linea con gli obiettivi del Regolamento eFTI e del Green Deal europeo. Il pilota di La Spezia ha riguardato un trasporto dal porto ligure all'Interporto di Bologna, relativo a un container di merce, gestita da Gruber Logistics. Nel corso della sperimentazione del flusso import intermodale sono stati verificati la trasmissione automatica dei dati di ETA (Estimated Time of Arrival) dal **sistema** TMS di Gruber Logistics alla piattaforma KEYSTONE, la generazione e condivisione del documento e-CMR in formato elettronico e la piena interoperabilità tra sistemi EFTI platform ed eFTI gate Italy, nonché il PCS (port Community System) del Porto di La Spezia con l'obiettivo di eliminare inserimenti manuali e ridondanze di dati permettendo alle **Autorità** di Controllo un check digitale semplificato e automatizzato. Nell'ambito delle attività di sperimentazione congiunta, ha avuto luogo anche il secondo pilota, che ha coinvolto il porto di Trieste e ha interessato un trasporto transnazionale dall'Austria all'Italia, passando per la Slovenia, con un'operazione poi di export extra UE dal porto di Trieste. Durante il pilota è stato effettuato un controllo della Polizia Stradale presso l'Interporto di Trieste a Ferneti, vicino al confine di Stato, nel corso del quale è stata verificata la documentazione elettronica tramite l'applicazione pilota collegata al nodo nazionale "eFTI Gate Italy". Quest'ultimo ha comunicato con l'eFTI Platform, recuperando i dati del trasporto attraverso l'utilizzo della e-CMR, creata dallo spedizioniere - mittente e firmata dall'autista incaricato del ritiro. Nel quadro di questo progetto è stata inoltre testata la comunicazione diretta tra la piattaforma eFTI di Circle e la piattaforma ExAc di ACCUDIRE, startup digitale innovativa per la gestione dei processi informativi e documentali lungo le supply chain globali, e l'Agenzia delle Dogane e dei



Ott 21, 2025 Circle Group - PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan, a capo dell'omonimo Gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, oltre che nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica - insieme a Autamarocchi, Gruber Logistics, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed ACCUDIRE Srl, ha preso parte a una doppia dimostrazione del progetto europeo eFTI4EU, finanziati dall'Unione Europea, con l'obiettivo di validare il flusso digitale dei dati tra sistemi logistici e piattaforme pubbliche. Le attività hanno riguardato due casi pilota distinti: uno presso il Porto di La Spezia, focalizzato su un flusso import intermodale (sinergico anche col progetto EU Keystone), e l'altro presso il Porto di Trieste, relativo a un trasporto export intermodale. Entrambe le iniziative rappresentano un passo concreto verso una logistica sempre più interoperabile, efficiente e sostenibile, in linea con gli obiettivi del Regolamento eFTI e del Green Deal europeo. Il pilota di La Spezia ha riguardato un trasporto dal porto ligure all'Interporto di Bologna, relativo a un container di merce, gestita da Gruber Logistics. Nel corso della sperimentazione del flusso import intermodale sono stati verificati la trasmissione automatica dei dati di ETA (Estimated Time of Arrival) dal sistema TMS di Gruber Logistics alla piattaforma KEYSTONE, la generazione e condivisione del documento e-CMR in formato elettronico e la piena interoperabilità tra sistemi EFTI platform ed eFTI gate Italy, nonché il PCS (port Community System) del Porto di La Spezia con l'obiettivo di eliminare inserimenti manuali e ridondanze di dati permettendo alle Autorità di Controllo un check digitale semplificato e automatizzato. Nell'ambito delle attività di sperimentazione congiunta, ha avuto luogo anche il secondo pilota.

Sea Reporter

Trieste

Monopoli (ADM). Il test ha coinvolto, inoltre, tutti gli attori della filiera: Autamarocchi, in qualità di spedizioniere/mittente, che ha generato la e-CMR sulla TFP per poi firmarla digitalmente in ExAc, geolocalizzandola e notarizzandola in Blockchain; l'autista, tramite la TFP Driver App, che prima della partenza verso il Porto di Trieste ha verificato i dati di carico e trasmesso il documento per la firma in ExAc, che ha gestito l'interazione con AIDA, software dell'Agenzia delle Dogane, per il recupero del codice univoco per automatizzare l'accesso ai varchi. Il flusso informativo è stato poi condiviso in tempo reale tra le piattaforme coinvolte, fino ai nodi logistici e doganali, grazie al Node - Sinfomar Connector. La presa in carico e la firma finale è stata effettuata dal terminal HHLA PLT presso il porto di Trieste. Durante il trasporto, la Polizia Stradale ha poi effettuato i controlli digitali eFTI sull'autista e sul documento di trasporto, e-CMR contribuendo alla verifica e validazione operativa del nuovo **sistema**. Il flusso digitale completo delle informazioni tra operatori privati e **autorità** pubbliche è stato sperimentato con successo: la documentazione elettronica del viaggio è stata generata, firmata e condivisa digitalmente lungo tutta la catena logistica - dal mittente all'autista fino all'Agenzia delle Dogane - che ha potuto ricevere e validare i dati in tempo reale. Il controllo finale della Polizia Stradale nei pressi del porto di Trieste ha confermato la solidità del processo e la possibilità di sostituire integralmente i documenti cartacei con flussi digitali sicuri e verificabili, che poi hanno consentito anche i flussi digitali per l'esportazione verso un paese extra EU. " Il successo del pilot e-CMR che abbiamo concluso, dimostra una cosa fondamentale: la dematerializzazione e la piena interoperabilità tra tutti gli attori della supply chain non sono più solo un'opportunità, ma una necessità strategica a livello europeo » hanno dichiarato Roberto Vidoni, CEO di Autamarocchi, e Antonio Suraci, Program Manager Innovazione di Autamarocchi «Per questo - continuano Vidoni e Suraci - auspichiamo una forte accelerazione nell'adozione di questi standard da parte del legislatore e un rapido recepimento da parte degli enti regolatori nazionali. Come azienda leader nel trasporto FTL intermodale e container marittimo, abbiamo identificato un enorme valore aggiunto. I benefici principali sono chiari: riduzione dei costi, un significativo efficientamento dei processi e una compliance normativa più snella ». Marco Manfredini, Chief Operating Officer di Gruber Logistics ha dichiarato: " Questo test rappresenta un traguardo concreto verso la piena digitalizzazione del trasporto merci. Abbiamo dimostrato che l'uso combinato di piattaforme interoperabili quali il nostro TMS, la piattaforma Keystone, l'eFTI platform e piattaforme per la gestione di documenti elettronici può consentire di eliminare completamente la carta, migliorare la trasparenza e semplificare i controlli. Non si tratta solo di evitare la compilazione cartacea ma di evitare alla base la ridondanza nell'imputazione di dati; un passo avanti per la logistica europea e un esempio di come la collaborazione tra industria, ricerca e istituzioni possa accelerare l'innovazione nel settore. " " La sperimentazione condotta costituisce un'iniziativa di valore straordinario nel contesto europeo - ha dichiarato Abramo Vincenzi, CEO di Accudire Srl - distinguendosi per il suo carattere fortemente innovativo. L'impiego di tecnologie avanzate e la gestione di processi operativi

Sea Reporter

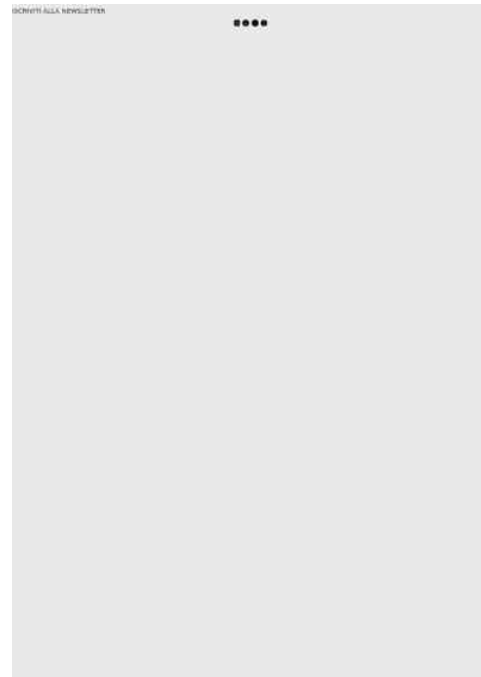
Trieste

integrati hanno consentito di realizzare un modello all'avanguardia, fondato su un'interazione digitale fluida ed efficace tra operatori economici privati e autorità pubbliche. Si tratta di un risultato che testimonia l'impegno concreto verso la modernizzazione dei sistemi e il rafforzamento della collaborazione pubblico-privato in chiave digitale e come ACCUDIRE siamo fieri e lieti di esserne parte. " " Questi piloti - ha dichiarato Luca Abatello, CEO di Circle Group - rappresentano un risultato concreto nel percorso verso una logistica europea pienamente digitale, interoperabile e sostenibile. L'interconnessione tra piattaforme pubbliche e private dimostra come la collaborazione e la condivisione dei dati possano migliorare la competitività del settore, ridurre gli oneri amministrativi e favorire una gestione più trasparente ed efficiente delle operazioni. Siamo orgogliosi che questa sperimentazione (anche grazie a MILOS e alla nostra eFTI Platform) possa conciliare innovazione tecnologica, cooperazione internazionale (sia B2B sia B2A) e attenzione alla sostenibilità, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, del Regolamento eFTI e dei principi del piano industriale Connect 4 Agile Growth " La dimostrazione ha messo in evidenza come l'integrazione tra piattaforme pubbliche e sistemi privati possa semplificare le procedure doganali, ridurre tempi e costi operativi e favorire una gestione più sostenibile dei flussi informativi lungo la catena logistica. I test rientrano nelle attività di collaborazione tra i progetti europei eFTI4EU e KEYSTONE, entrambi impegnati nello sviluppo di soluzioni digitali per il trasporto merci e la semplificazione degli scambi informativi tra operatori logistici, autorità pubbliche e istituzioni doganali.

La Spezia e Trieste guidano la digitalizzazione della logistica europea

Transportonline

Porti italiani protagonisti del progetto europeo eFTI4EU per una supply chain paperless, interoperabile e sostenibile. I porti di La Spezia e Trieste sono al centro del progetto europeo eFTI4EU, finalizzato alla digitalizzazione della logistica, alla semplificazione dei controlli e alla piena interoperabilità tra operatori logistici, autorità pubbliche e piattaforme digitali. L'Italia è protagonista con due casi pilota, grazie alla partecipazione di Circle Group, Autamarocchi, Gruber Logistics, ACCUDIRE e le Autorità Portuali del Mar Ligure Orientale e del Mare Adriatico Orientale. Cos'è eFTI4EU e perché è strategico. Il progetto eFTI4EU - finanziato dall'Unione Europea - ha l'obiettivo di testare l'uso di dati elettronici nel trasporto merci. L'obiettivo è una logistica paperless, più efficiente, sicura e sostenibile, in linea con il Green Deal europeo e il Regolamento eFTI. Pilota a La Spezia: flusso import intermodale digitale. Nel porto di La Spezia è stato simulato un trasporto intermodale import verso l'Interporto di Bologna. Il test ha coinvolto: Trasmissione automatica dei dati ETA dal TMS di Gruber Logistics a Keystone Creazione e firma elettronica del documento e-CMR Interoperabilità tra la eFTI Platform, eFTI Gate Italy e il Port Community System (PCS) del porto. Obiettivo: eliminare la carta, ridurre l'immissione manuale dei dati e facilitare i controlli digitali da parte delle autorità. Pilota a Trieste: flusso export transnazionale. Il secondo test ha riguardato un trasporto export dall'Austria al Porto di Trieste, via Slovenia, con controllo doganale digitale a Ferneti. Utilizzo dell'app pilota collegata a eFTI Gate Italy. Comunicazione con la eFTI Platform per la verifica in tempo reale dell'e-CMR. Coinvolgimento di ACCUDIRE per l'interazione con ADM e AIDA. La Polizia Stradale ha validato l'intero flusso digitale durante il trasporto, confermando l'efficacia del sistema. Interoperabilità e blockchain per una logistica integrata. Durante la sperimentazione sono stati testati: Firma digitale dell'e-CMR tramite piattaforma ExAc. Notarizzazione in Blockchain. Integrazione con il sistema doganale AIDA per la generazione automatica dei codici di accesso. Condivisione in tempo reale dei dati lungo tutta la supply chain. Il test si è concluso con successo al Terminal HHLA PLT nel porto di Trieste. Voci dai protagonisti: interoperabilità e innovazione. I partner coinvolti hanno sottolineato il valore strategico del progetto: Autamarocchi: 'La dematerializzazione è ormai una necessità europea.' Gruber Logistics: 'Abbiamo eliminato la carta e migliorato trasparenza ed efficienza.' ACCUDIRE: 'Un modello d'interazione digitale pubblico-privato d'avanguardia.' Circle Group: 'Collaborazione e interoperabilità per una logistica sostenibile.' Italia in prima linea nella digitalizzazione della logistica. Il successo dei piloti eFTI4EU dimostra che la digitalizzazione della logistica è possibile e realizzabile oggi. L'Italia si conferma un hub di innovazione nella supply chain europea, grazie a tecnologie come eFTI, e-CMR,



Blockchain e sistemi doganali integrati. Il futuro del trasporto merci è digitale, e i porti italiani stanno guidando questa trasformazione. Contatta Circle Group

Messaggero Marittimo

Venezia

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Venezia

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

Informatore Navale

Savona, Vado

Costa Crociere torna a Sanremo con la Crociera della Musica: nuova campagna e due mini crociere a bordo di Costa Toscana

Una campagna di comunicazione integrata, ironica e sorprendente, che invita a vivere il Festival da un punto di vista unico: la nave Due mini crociere-evento a bordo di Costa Toscana, dal 21 al 28 febbraio 2026, per vivere da protagonisti l'evento musicale italiano più atteso dell'anno Genova, 20 ottobre 2025 - 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

Informatore Navale

Costa Crociere torna a Sanremo con la Crociera della Musica: nuova campagna e due mini crociere a bordo di Costa Toscana

10/21/2025 10:19

Una campagna di comunicazione integrata, ironica e sorprendente, che invita a vivere il Festival da un punto di vista unico: la nave Due mini crociere-evento a bordo di Costa Toscana, dal 21 al 28 febbraio 2026, per vivere da protagonisti l'evento musicale italiano più atteso dell'anno Genova, 20 ottobre 2025 - 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

Informatore Navale

Savona, Vado

a terra per scoprire le bellezze della città di Sanremo e del suo territorio.

Vado Ligure costruisce la sua nuova identità: una destinazione tra outdoor, cultura e comunità

Il "Giro della Provincia di Savona - Primo Trofeo Valle de Vue" consolida la vocazione turistica del territorio. Con il "Giro della Provincia di Savona - Primo Trofeo Valle de Vue", grande evento di MTB e E-Bike in programma domenica 26 ottobre, Vado Ligure torna al centro dell'attenzione sportiva regionale, ospitando una nuova e prestigiosa tappa del Campionato Regionale ACSI Memorial Umberto e Mario Delbono. Un appuntamento che va oltre la competizione, diventando un simbolo concreto della creazione di Vado Ligure in una destinazione outdoor e territoriale capace di unire sport, cultura, paesaggio e comunità. L'iniziativa, patrocinata dal Comune di Vado Ligure, si inserisce nel percorso di crescita e di posizionamento delineato dal Piano di Marketing Turistico Comunale, che mira a valorizzare il territorio come luogo dove mare, colline e centro urbano convivono in un equilibrio dinamico tra natura, impresa e qualità della vita. "Questo evento - sottolinea l'amministrazione comunale - rappresenta un tassello fondamentale di un percorso più ampio. Vogliamo costruire una Vado Ligure capace di vivere tutto l'anno, dove l'outdoor diventa un linguaggio condiviso per raccontare il

nostro territorio, le sue colline, la sua storia industriale e la sua vocazione al mare e culturale." Negli ultimi mesi, Vado Ligure ha ospitato numerosi eventi che hanno contribuito a rafforzare l'identità sportiva e turistica della città. Dalla Dieci di Vado, gara podistica finalmente consolidata, alle iniziative escursionistiche e biker come la "Sensa Spreccia", dai trail running e trekking collinari alle competizioni di mountain bike e E-bike, fino all'appuntamento della scorsa settimana con il Motoclub Segno, che ha portato sul territorio una tappa del Campionato Regionale di specialità, le colline di Vado Ligure sono diventate un vero laboratorio di sport, natura e comunità. "Ognuna di queste iniziative - spiegano dal Comune - porta un valore aggiunto concreto: collega le colline al mare, la montagna alla città, lo sport alla vita quotidiana dei cittadini, creando un legame profondo tra il territorio e la sua comunità. Un filo conduttore che unisce il turismo esperienziale, la promozione del paesaggio e la rinascita di una identità vadesa capace di guardare al futuro senza dimenticare le proprie radici. Radici che passano dalla Resistenza, al museo Arturo Martini ma anche ad altri luoghi importanti e di valore". Il percorso del Trofeo Valle de Vue valorizza pienamente questo spirito: partendo dalla Valle di Vado, tocca i luoghi simbolo del territorio, connettendo idealmente il Campionato del Mondo Marathon 2023 alle nuove esperienze sportive e turistiche ma anche culturali. Un itinerario che diventa anche un racconto, in cui la passione sportiva si fonde con la bellezza naturale e con l'impegno condiviso di istituzioni, associazioni e cittadini. Il Comune di Vado Ligure, insieme agli operatori locali e alle realtà sportive e associative, continua così a costruire una nuova visione di sviluppo sostenibile, in cui industria, **porto** e artigianato convivono con un turismo attivo,



Il "Giro della Provincia di Savona - Primo Trofeo Valle de Vue" consolida la vocazione turistica del territorio. Con il "Giro della Provincia di Savona - Primo Trofeo Valle de Vue", grande evento di MTB e E-Bike in programma domenica 26 ottobre, Vado Ligure torna al centro dell'attenzione sportiva regionale, ospitando una nuova e prestigiosa tappa del Campionato Regionale ACSI Memorial Umberto e Mario Delbono. Un appuntamento che va oltre la competizione, diventando un simbolo concreto della creazione di Vado Ligure in una destinazione outdoor e territoriale capace di unire sport, cultura, paesaggio e comunità. L'iniziativa, patrocinata dal Comune di Vado Ligure, si inserisce nel percorso di crescita e di posizionamento delineato dal Piano di Marketing Turistico Comunale, che mira a valorizzare il territorio come luogo dove mare, colline e centro urbano convivono in un equilibrio dinamico tra natura, impresa e qualità della vita. "Questo evento - sottolinea l'amministrazione comunale - rappresenta un tassello fondamentale di un percorso più ampio. Vogliamo costruire una Vado Ligure capace di vivere tutto l'anno, dove l'outdoor diventa un linguaggio condiviso per raccontare il nostro territorio, le sue colline, la sua storia industriale e la sua vocazione al mare e culturale." Negli ultimi mesi, Vado Ligure ha ospitato numerosi eventi che hanno contribuito a rafforzare l'identità sportiva e turistica della città. Dalla Dieci di Vado, gara podistica finalmente consolidata, alle iniziative escursionistiche e biker come la "Sensa Spreccia", dai trail running e trekking collinari alle competizioni di mountain bike e E-bike, fino all'appuntamento della scorsa settimana con il Motoclub Segno, che ha portato sul territorio una tappa del Campionato Regionale di specialità, le colline di Vado Ligure sono diventate un vero laboratorio di sport, natura e comunità. "Ognuna di queste iniziative - spiegano dal Comune - porta un valore aggiunto concreto: collega le colline al mare, la montagna alla città, lo sport alla vita quotidiana dei cittadini, creando un legame profondo tra il territorio e la sua comunità. Un filo conduttore che unisce il turismo esperienziale, la promozione del paesaggio e la rinascita di una identità vadesa capace di guardare al futuro senza dimenticare le proprie radici. Radici che passano dalla Resistenza, al museo Arturo Martini ma anche ad altri luoghi importanti e di valore". Il percorso del Trofeo Valle de Vue valorizza pienamente questo spirito: partendo dalla Valle di Vado, tocca i luoghi simbolo del territorio, connettendo idealmente il Campionato del Mondo Marathon 2023 alle nuove esperienze sportive e turistiche ma anche culturali. Un itinerario che diventa anche un racconto, in cui la passione sportiva si fonde con la bellezza naturale e con l'impegno condiviso di istituzioni, associazioni e cittadini. Il Comune di Vado Ligure, insieme agli operatori locali e alle realtà sportive e associative, continua così a costruire una nuova visione di sviluppo sostenibile, in cui industria, **porto** e artigianato convivono con un turismo attivo,

Savona News

Savona, Vado

consapevole e di qualità. E proprio per questo l'amministrazione ed il sindaco avvieranno a breve una nuova campagna di ascolto e condivisione di questo progetto, fatto di comunicazione, brand e obiettivi. La creazione di un prodotto dove le persone tornano: "Per attrarre persone, sportivi e turisti, è fondamentale valorizzare al meglio il nostro entroterra - dichiara il sindaco Fabio Gilardi - promuovere la rigenerazione urbana, fissare obiettivi chiari e coinvolgere le nostre associazioni storiche. Questo è lo spirito con cui intendiamo costruire il futuro del nostro territorio". Un modello che fa dell'outdoor e della comunità le chiavi per una crescita inclusiva e per una nuova identità territoriale che unisce cultura, ambiente e innovazione.

Port&Shipping Tech 2025 si conferma punto di riferimento per lo shipping e la geopolitica

(FERPRESS) Genova, 21 OTT Tempo di primi bilanci e consuntivi per Port&Shipping Tech 2025, la conferenza internazionale parte della Genoa Shipping Week di cui ha costituito le sessioni conclusive, che si è conclusa lo scorso venerdì al Centro Congressi Porto Antico. Il pubblico ha confermato il proprio gradimento per un programma molto ricco e articolato in 10 sessioni di conferenza con 119 relatori. Sono stati 1450 gli utenti accreditati mentre sono state coinvolte 85 realtà tra sponsor e partner. Il successo di pubblico di Port&Shipping Tech 2025 discende dalla leadership sui contenuti che, dalla prima edizione, contraddistingue l'evento, caratterizzato da una modalità accessibile e rigorosa di raccontare le tendenze e i fenomeni più rilevanti del mondo dello shipping. Uno sguardo anche solo all'agenda della giornata conclusiva lo mette in evidenza: decarbonizzazione, efficienza energetica ed elettrificazione sono certamente tematiche importanti che stanno guidando lo sviluppo delle flotte commerciali e dei porti, in un processo non lineare e indirizzato su diversi percorsi paralleli. Oggi, per esempio, le soluzioni propulsive con carburanti a basse emissioni di climalteranti sono ben definite e molte navi in ordine e qualcuna già operativa sono predisposte per utilizzarli. Altro discorso è l'effettiva disponibilità dei carburanti, sia dal punto di vista dei punti di rifornimento sia da quello della produzione. Gli schemi di carbon pricing e di carbon tax, che sino a qualche anno fa sembravano la soluzione preferita dalle istituzioni per spingere la decarbonizzazione sono in crisi, e ormai se ne mettono in evidenza i rischi oltre che le opportunità, come spiegato nella relazione di Stefano Milanese, Partner di PwC Strategy&. Mentre si sviluppano tecnologie per la cattura a bordo della CO2, d'altra parte, soluzioni più radicali della semplice sostituzione dei combustibili fossili si stanno facendo largo. L'utilizzo del vento sta progredendo in modo sorprendente, mentre la ritrovata legittimazione del nucleare sembra in grado di superare gli ostacoli che ne avevano decretato negli anni 70 la dismissione nella propulsione mercantile. Non si tratta solo di tecnologia ma anche di gestione, come per l'iniziativa dei Nuclear Corridors, rotte e porti aperti alle navi nucleari, illustrati per la prima volta in Italia dal Lloyd's Register a P&ST. L'elettrificazione della navigazione su brevi tratti a percorso ripetuto, come i traghetti e i servizi passeggeri nella navigazione interna ma anche negli stretti e per le isole minori, è un settore che sta dando soddisfazioni a chi spinge per la decarbonizzazione. Nel Nord Europa le esperienze si moltiplicano, e anche da noi le premesse geografiche e tecnologiche non mancano. Ora è necessaria una spinta politica. L'agenda della chiusura di Port&ShippingTech 2025 non è stata solo green. Si è discusso di strategie a lungo raggio con i protagonisti del traffico container a livello mondiale, radunati da SRM in cui è emerso che il nostro Paese è fermo da dieci anni ad un



numero di TEU in entrata ed uscita che oscilla tra i dieci e gli undici milioni, di cui il 40% almeno sono di trasbordo. Ne consegue che tutti i progetti di allargamento dell'offerta terminalistica container nei vari porti italiani (SRM ne conta per cinque milioni di TEU) rischia di rappresentare uno spreco di risorse ed alimentare una concorrenza fraticida. Solo allargando il bacino di traffico all'origine il ruolo containeristico italiano potrà crescere, ed SRM individua in alcuni distretti produttivi del nord propensi a commerciare via mare una soluzione praticabile. Della sessione dedicata infine alle risorse del mare e allo scontro egemonico in atto anche sugli oceani tra le grandi potenze globali, vale la pena riprendere la sintesi conclusiva fatta da Gian Enzo Duci, noto operatore e anche analista del settore: La percezione italiana del mare è cambiata in modo tangibile. L'esempio più evidente è la trasformazione dei porti, che non sono più solo punti di transito per le merci, ma diventano elementi centrali per la strategia energetica nazionale. Questo fa sì che si parli di ecosistema del mare non solo in termini di ambiente, ma come un complesso sistema di relazioni economiche e geopolitiche. L'Italia sta operando un ribaltamento della propria prospettiva geostrategica. La nuova visione strategica consiste nello smettere di guardare al Nord Europa dando le spalle al Mediterraneo, per iniziare a guardare al Mediterraneo e oltre, dando le spalle al Nord Europa.

Il Nautilus

Genova, Voltri

PORT&SHIPPING TECH 2025 CONFERMA LA LEADERSHIP DI CONTENUTI E DI PUBBLICO

Decarbonizzazione, efficienza energetica, elettrificazione, risorse e grandi partite strategiche dello shipping e della geopolitica i temi che hanno chiuso la due giorni di **Genova Genova** - Tempo di primi bilanci e consuntivi per Port&Shipping Tech 2025, la conferenza internazionale parte della Genoa Shipping Week di cui ha costituito le sessioni conclusive, che si è conclusa lo scorso venerdì al Centro Congressi Porto Antico. Il pubblico ha confermato il proprio gradimento per un programma molto ricco e articolato in 10 sessioni di conferenza con 119 relatori. Sono stati 1450 gli utenti accreditati mentre sono state coinvolte 85 realtà tra sponsor e partner. Il successo di pubblico di Port&Shipping Tech 2025 discende dalla leadership sui contenuti che, dalla prima edizione, contraddistingue l'evento, caratterizzato da una modalità accessibile e rigorosa di raccontare le tendenze e i fenomeni più rilevanti del mondo dello shipping. Uno sguardo anche solo all'agenda della giornata conclusiva lo mette in evidenza: decarbonizzazione, efficienza energetica ed elettrificazione sono certamente tematiche importanti che stanno guidando lo sviluppo delle flotte commerciali e dei porti, in un processo non lineare e indirizzato su diversi percorsi paralleli. Oggi, per esempio, le soluzioni propulsive con carburanti a basse emissioni di climalteranti sono ben definite e molte navi in ordine - e qualcuna già operativa - sono predisposte per utilizzarli. Altro discorso è l'effettiva disponibilità dei carburanti, sia dal punto di vista dei punti di rifornimento sia da quello della produzione. Gli schemi di carbon pricing e di carbon tax, che sino a qualche anno fa sembravano la soluzione preferita dalle istituzioni per spingere la decarbonizzazione sono in crisi, e ormai se ne mettono in evidenza i rischi oltre che le opportunità, come spiegato nella relazione di Stefano Milanese, Partner di PwC Strategy&. Mentre si sviluppano tecnologie per la cattura a bordo della CO₂, d'altra parte, soluzioni più radicali della semplice sostituzione dei combustibili fossili si stanno facendo largo. L'utilizzo del vento sta progredendo in modo sorprendente, mentre la ritrovata legittimazione del nucleare sembra in grado di superare gli ostacoli che ne avevano decretato negli anni '70 la dismissione nella propulsione mercantile. Non si tratta solo di tecnologia ma anche di gestione, come per l'iniziativa dei Nuclear Corridors, rotte e porti aperti alle navi nucleari, illustrati per la prima volta in Italia dal Lloyd's Register a P&ST. L'elettrificazione della navigazione su brevi tratti a percorso ripetuto, come i traghetti e i servizi passeggeri nella navigazione interna ma anche negli stretti e per le isole minori, è un settore che sta dando soddisfazioni a chi spinge per la decarbonizzazione. Nel Nord Europa le esperienze si moltiplicano, e anche da noi le premesse geografiche e tecnologiche non mancano. Ora è necessaria una spinta politica. L'agenda della chiusura di Port&ShippingTech 2025 non è stata solo "green". Si è discusso di strategie a lungo raggio con i



Decarbonizzazione, efficienza energetica, elettrificazione, risorse e grandi partite strategiche dello shipping e della geopolitica i temi che hanno chiuso la due giorni di Genova Genova - Tempo di primi bilanci e consuntivi per Port&Shipping Tech 2025, la conferenza internazionale parte della Genoa Shipping Week di cui ha costituito le sessioni conclusive, che si è conclusa lo scorso venerdì al Centro Congressi Porto Antico. Il pubblico ha confermato il proprio gradimento per un programma molto ricco e articolato in 10 sessioni di conferenza con 119 relatori. Sono stati 1450 gli utenti accreditati mentre sono state coinvolte 85 realtà tra sponsor e partner. Il successo di pubblico di Port&Shipping Tech 2025 discende dalla leadership sui contenuti che, dalla prima edizione, contraddistingue l'evento, caratterizzato da una modalità accessibile e rigorosa di raccontare le tendenze e i fenomeni più rilevanti del mondo dello shipping. Uno sguardo anche solo all'agenda della giornata conclusiva lo mette in evidenza: decarbonizzazione, efficienza energetica ed elettrificazione sono certamente tematiche importanti che stanno guidando lo sviluppo delle flotte commerciali e dei porti, in un processo non lineare e indirizzato su diversi percorsi paralleli. Oggi, per esempio, le soluzioni propulsive con carburanti a basse emissioni di climalteranti sono ben definite e molte navi in ordine - e qualcuna già operativa - sono predisposte per utilizzarli. Altro discorso è l'effettiva disponibilità dei carburanti, sia dal punto di vista dei punti di rifornimento sia da quello della produzione. Gli schemi di carbon pricing e di carbon tax, che sino a qualche anno fa sembravano la soluzione preferita dalle istituzioni per spingere la decarbonizzazione sono in crisi, e ormai se ne mettono in evidenza i rischi oltre che le opportunità, come spiegato nella relazione di Stefano Milanese, Partner di PwC Strategy&. Mentre si sviluppano tecnologie per la cattura a bordo della CO₂, d'altra parte, soluzioni più radicali della semplice sostituzione dei

Il Nautilus

Genova, Voltri

protagonisti del traffico container a livello mondiale, radunati da SRM in cui è emerso che il nostro Paese è fermo da dieci anni ad un numero di TEU in entrata ed uscita che oscilla tra i dieci e gli undici milioni, di cui il 40% almeno sono di trasbordo. Ne consegue che tutti i progetti di allargamento dell'offerta terminalistica container nei vari porti italiani (SRM ne conta per cinque milioni di TEU) rischia di rappresentare uno spreco di risorse ed alimentare una concorrenza fratricida. Solo allargando il bacino di traffico all'origine il ruolo containeristico italiano potrà crescere, ed SRM individua in alcuni distretti produttivi del nord propensi a commerciare via mare una soluzione praticabile. Della sessione dedicata infine alle risorse del mare e allo scontro egemonico in atto anche sugli oceani tra le grandi potenze globali, vale la pena riprendere la sintesi conclusiva fatta da Gian Enzo Duci, noto operatore e anche analista del settore: "La percezione italiana del mare è cambiata in modo tangibile. L'esempio più evidente è la trasformazione dei porti, che non sono più solo punti di transito per le merci, ma diventano elementi centrali per la strategia energetica nazionale. Questo fa sì che si parli di "ecosistema del mare" non solo in termini di ambiente, ma come un complesso sistema di relazioni economiche e geopolitiche. L'Italia sta operando un ribaltamento della propria prospettiva geostrategica. La nuova visione strategica consiste nello smettere di guardare al Nord Europa dando le spalle al Mediterraneo, per iniziare a guardare al Mediterraneo e oltre, dando le spalle al Nord Europa". Con questa riflessione, che è anche un auspicio, si è chiuso Port&ShippingTech 2025. Port&ShippingTech International Conference, parte della Genoa Shipping Week, organizzato da Clickutility Team, è l'appuntamento che in sedici anni ha dimostrato la propria posizione di leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali dedicati alla logistica, allo shipping e più in generale allo sviluppo del sistema logistico-portuale. L'evento è dedicato al confronto tra professionisti sulle innovazioni tecnologiche d'avanguardia, orientate a favorire lo sviluppo del sistema logistico e marittimo. Unica nel settore di riferimento, la manifestazione offre due giornate ricche di iniziative focalizzate allo sviluppo del business per le aziende.

Port&Shipping Tech conferma la leadership di contenuti e pubblico

GENOVA Tempo di bilanci per Port&Shipping Tech 2025, la conferenza internazionale che ha chiuso la Genoa Shipping Week al Centro Congressi del Porto Antico. Anche quest'anno l'evento ha confermato il suo ruolo di riferimento per il mondo dello shipping e della logistica: 10 sessioni di conferenza, 119 relatori, 1.450 accreditati e 85 partner e sponsor. Un successo di pubblico che riflette la leadership sui contenuti costruita in sedici anni di attività: Port&Shipping Tech si distingue per la capacità di coniugare rigore e accessibilità nel raccontare le trasformazioni del trasporto marittimo e portuale, offrendo una panoramica sempre aggiornata sulle tendenze globali. L'agenda della giornata conclusiva lo ha dimostrato con chiarezza: decarbonizzazione, efficienza energetica ed elettrificazione restano le sfide centrali per lo sviluppo delle flotte e dei porti, in un processo tutt'altro che lineare e articolato su percorsi paralleli. Se da un lato le soluzioni propulsive a basse emissioni sono ormai definite e molte navi di nuova costruzione sono già predisposte per il loro impiego, dall'altro la disponibilità dei carburanti alternativi in termini sia di produzione sia di punti di rifornimento rimane il nodo cruciale. Nel corso dei lavori è emerso anche come gli schemi di carbon pricing e carbon tax, un tempo considerati strumenti privilegiati per accelerare la transizione, stiano oggi mostrando limiti e criticità. Lo ha spiegato Stefano Milanese, Partner di PwC Strategy&, sottolineando la necessità di un approccio più articolato. Intanto, si fanno strada soluzioni innovativeritrovata legittimazione del nucleare nella propulsione mercantile. Proprio a Port&Shipping Tech, Lloyd's Register ha presentato in anteprima per l'Italia il progetto dei Nuclear Corridors, rotte e porti aperti alle navi a propulsione nucleare. Accanto alle prospettive di lungo periodo, la conferenza ha offerto spunti concreti su tecnologie già operative. L'elettrificazione della navigazione a corto raggio, in particolare per traghetti e servizi passeggeri su rotte interne o insulari, sta conoscendo un forte sviluppo in Nord Europa, e anche l'Italia per condizioni geografiche e industriali dispone di ottime premesse per replicarne il modello. Ora serve una spinta politica, è stato il messaggio condiviso. Non solo sostenibilità. Nella sessione dedicata alle strategie globali del traffico container, organizzata con SRM, è emerso come l'Italia sia ferma da oltre un decennio su volumi tra i 10 e gli 11 milioni di TEU, di cui almeno il 40% di trasbordo. A fronte di progetti di espansione terminalistica per ulteriori 5 milioni di TEU, il rischio ha sottolineato SRM è di frammentare le risorse e alimentare una competizione interna sterile. L'unica via per crescere è ampliare i bacini di origine del traffico, intercettando le potenzialità dei distretti produttivi del Nord più propensi a commerciare via mare. L'ultima sessione, dedicata alle risorse del mare e alla dimensione geopolitica degli oceani, ha offerto una sintesi lucida affidata a Gian Enzo Duci, operatore



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

e analista del settore: La percezione italiana del mare è cambiata in modo tangibile. I porti non sono più solo punti di transito, ma elementi centrali della strategia energetica nazionale. Oggi parliamo di ecosistema del mare non solo in termini ambientali, ma come rete di relazioni economiche e geopolitiche. L'Italia sta ribaltando la propria prospettiva geostrategica: smette di guardare al Nord Europa e torna a guardare al Mediterraneo e oltre. Con questa riflessione, che è anche un auspicio, si è chiusa Port&Shipping Tech 2025, confermando il ruolo dell'iniziativa organizzata da Clickutility Team come punto di incontro privilegiato per professionisti e imprese del cluster marittimo-portuale, luogo di confronto su innovazione tecnologica, transizione energetica e sviluppo sostenibile del sistema logistico marittimo.

Meteo in Liguria, continua la pioggia: le previsioni

Le previsioni di 3Bmeteo di Redazione MARTEDI': infiltrazioni umide raggiungono la Regione determinando molte nubi con cieli in prevalenza nuvolosi o molto nuvoloso, ma senza fenomeni degni di nota. Nello specifico sulla Riviera di ponente cieli molto nuvolosi o coperti con parziali aperture durante la seconda parte della giornata; sulla Riviera centrale nubi sparse alternate a schiarite con tendenza dalla sera ad ispessimento della copertura fino a cieli nuvolosi o molto nuvolosi; sulla Riviera di levante cieli molto nuvolosi al mattino con deboli piogge. Graduale attenuazione della nuvolosità ed assorbimento dei fenomeni nel corso della giornata; su Alpi e sull'Appennino cieli in prevalenza molto nuvolosi o coperti, salvo parziali aperture durante il pomeriggio. Venti deboli dai quadranti nord-occidentali in rotazione ai quadranti sud-orientali; Zero termico nell'intorno di 3000 metri. Mar Ligure di Ponente e Mar Ligure di Levante da molto mosso a mosso.

MERCOLEDI': infiltrazioni umide raggiungono la Regione determinando molte nubi con cieli in prevalenza nuvolosi o molto nuvoloso, ma senza fenomeni degni di nota. Nello specifico sulla Riviera di ponente nubi sparse alternate a schiarite per l'intera giornata; sulla Riviera centrale cieli molto nuvolosi al mattino con deboli piogge. Graduale attenuazione della nuvolosità ed assorbimento dei fenomeni nel corso della giornata; sulla Riviera di levante giornata perturbata con piogge e rovesci diffusi, anche a carattere temporalesco; sulle Alpi nubi sparse alternate a schiarite con tendenza dalla sera ad ispessimento della copertura fino a cieli nuvolosi o molto nuvolosi; sull'Appennino cieli molto nuvolosi o coperti con deboli piogge, in assorbimento dalla sera. Venti deboli settentrionali in rotazione ai quadranti sud-orientali; Zero termico nell'intorno di 3150 metri. Mar Ligure di Ponente da mosso a molto mosso; Mar Ligure di Levante mosso. GIOVEDI' la circolazione depressionaria, responsabile di deboli piogge nella prima parte del giorno, si allontana favorendo l'ingresso di aria più secca responsabile di ampi rasserenamenti dalla sera. Nello specifico su Riviera di ponente e Riviera centrale cieli molto nuvolosi o coperti al mattino con piogge e rovesci anche temporaleschi, in attenuazione dal pomeriggio. Rasserena in serata; sulla Riviera di levante cieli molto nuvolosi o coperti con deboli piogge, in intensificazione pomeridiana. Schiarite in serata; sulle Alpi cieli molto nuvolosi o coperti con deboli piogge, in rapido assorbimento dal tardo pomeriggio, fino a cieli sereni o poco nuvolosi in serata; sull'Appennino cieli molto nuvolosi o coperti con piogge e rovesci anche temporaleschi. In serata attenuazione dei fenomeni. Venti moderati dai quadranti sud occidentali in attenuazione e in rotazione a meridionali; Zero termico nell'intorno di 3450 metri. Mar Ligure di Ponente e Mar Ligure di Levante da molto mosso ad agitato. LA WEBCA.M PUNTATA SU PORTOFINO E LE IMMAGINI IN 4K DI PRIMOCANALE - GUARDA QUI LA TUA VISTA SU **GENOVA** CON LE WEBCAM DI TERRAZZA COLOMBO



E DALLE ALTRE LOCALITA' DELLA LIGURIA - GUARDA QUI IL **PORTO** DI **GENOVA** LIVE NEL MONDO CON PORTVIEW - GUARDA QUI Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram . Resta aggiornato sulle notizie da **Genova** e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Un solo offerente per i lavori della Fase B della nuova diga di Genova

Porti Non partecipa Pergenova (Webuild) ma in gara per l'appalto da 469,8 milioni si presenta la cordata Rcm, Sales e Consorzio Integra, mentre la direzione lavori va a Btp. Si attende ancora il primo maxi-cassone di Andrea Moizo Né Pergenova Breakwater, il consorzio che sta realizzando la Fase A e che ha progettato la Fase B, né alcuno dei suoi componenti (Webuild, Fincantieri, Fincosit, Sidra) hanno presentato offerte per la seconda tranches di lavori della nuova diga foranea del porto di Genova, bando di gara da 469,8 milioni di euro varato nel luglio scorso dal commissario straordinario ad hoc Marco Bucci. Per realizzare la sezione T9 della diga, i 30 cassoni che comporranno il ramo 'esterno' dell'opera, prolungamento dell'attuale braccio ponentino (in grigio nell'immagine in pagina), infatti, è arrivata una sola offerta, presentata da una cordata composta dalla salernitana Rcm (già attiva nel porto di Genova, in particolare per la realizzazione del nuovo maxi bacino di carenaggio dei cantieri navali di Sestri Ponente), dalla romano-toscana Sales e dall'emiliano Consorzio Integra (consorzio di cooperative legate a Legacoop). Ancora ignoti i dettagli economici, tecnici e temporali dell'offerta. Il progetto a gara prevede 3 anni e 3 mesi di lavori, ma Bucci s'è detto ancora recentemente convinto che i lavori termineranno fra fine 2027 e primo trimestre del 2028, in parallelo con quelli di Fase A. Non a caso, a sottolineare l'auspicato parallelismo dei lavori, nell'ambito della gara pochi giorni fa è stato pubblicato uno stato di avanzamento dei lavori al 3 ottobre scorso (lo trovate qui [Il documento evidenzia alcuni ritardi rispetto alle previsioni dell'ultimo cronoprogramma anch'esso reso disponibile nell'ambito della gara di Fase B. In particolare il primo maxi-cassone \(il C54\), che avrebbe dovuto esser posato il 28 agosto e che a inizio mese fu annunciato in posa per giovedì scorso, non è ancora arrivato a Genova ma dovrebbe partire a breve da Vado Ligure: "Avendo ricevuto previsioni a partire da oggi di peggioramento delle condizioni meteo e meteo marine, per la fase di affondamento i tecnici hanno ritenuto più prudente rinviare di qualche giorno"](#) ha spiegato nelle scorse ore il subcommissario all'opera Carlo De Simone. Che ha anche aggiunto come "a seguire sarà trasportato e posato anche il C39". Probabile che si aspetti quest'ultimo per posare il C40, arrivato a Genova da oltre 10 giorni e rimasto finora all'ormeggio in attesa di posa. Restano quindi 12 i cassoni finora posati, mentre la Capitaneria di Porto ha di recente prorogato l'autorizzazione al dragaggio dell'avamporto (che avrebbe dovuto concludersi a fine luglio) a tutto dicembre Sul fronte della realizzazione delle colonne (i 'buchi' nel fondale necessari a consolidarlo), prima fonte dell'incremento dei costi finora accertato (160 milioni di euro per la sola Fase A e 140 per Fase B), da registrare intanto come il subappaltatore, l'operatore specializzato francese Menard, abbia ottenuto un (terzo) ritocco del contratto, passato dai 17,5 originari ad oltre 42 milioni di euro (+140%). Tornando alla



Porti Non partecipa Pergenova (Webuild) ma in gara per l'appalto da 469,8 milioni si presenta la cordata Rcm, Sales e Consorzio Integra, mentre la direzione lavori va a Btp. Si attende ancora il primo maxi-cassone di Andrea Moizo Né Pergenova Breakwater, il consorzio che sta realizzando la Fase A e che ha progettato la Fase B, né alcuno dei suoi componenti (Webuild, Fincantieri, Fincosit, Sidra) hanno presentato offerte per la seconda tranches di lavori della nuova diga foranea del porto di Genova, bando di gara da 469,8 milioni di euro varato nel luglio scorso dal commissario straordinario ad hoc Marco Bucci. Per realizzare la sezione T9 della diga, i 30 cassoni che comporranno il ramo 'esterno' dell'opera, prolungamento dell'attuale braccio ponentino (in grigio nell'immagine in pagina), infatti, è arrivata una sola offerta, presentata da una cordata composta dalla salernitana Rcm (già attiva nel porto di Genova, in particolare per la realizzazione del nuovo maxi bacino di carenaggio dei cantieri navali di Sestri Ponente), dalla romano-toscana Sales e dall'emiliano Consorzio Integra (consorzio di cooperative legate a Legacoop). Ancora ignoti i dettagli economici, tecnici e temporali dell'offerta. Il progetto a gara prevede 3 anni e 3 mesi di lavori, ma Bucci s'è detto ancora recentemente convinto che i lavori termineranno fra fine 2027 e primo trimestre del 2028, in parallelo con quelli di Fase A. Non a caso, a sottolineare l'auspicato parallelismo dei lavori, nell'ambito della gara pochi giorni fa è stato pubblicato uno stato di avanzamento dei lavori al 3 ottobre scorso (lo trovate qui [Il documento evidenzia alcuni ritardi rispetto alle previsioni dell'ultimo cronoprogramma anch'esso reso disponibile nell'ambito della gara di Fase B. In particolare il primo maxi-cassone \(il C54\), che avrebbe dovuto esser posato il 28 agosto e che a inizio mese fu annunciato in posa per giovedì scorso, non è ancora arrivato a Genova ma dovrebbe partire a breve da Vado Ligure: "Avendo ricevuto previsioni a partire da oggi di peggioramento delle](#)

Shipping Italy

Genova, Voltri

Fase B dell'opera, infine, pochi giorni fa la struttura commissariale ha aggiudicato ufficialmente alla cordata prima classificata composta da Btp, Thetis, Rogedil, Seacon e Interprogetti.

Elettificazione banchine, primo test al porto di La Spezia

Coinvolta una nave da crociera della Msc Primo test al **porto** di La **Spezia** per l'elettificazione delle banchine, il cosiddetto "cold ironing". Si tratta della fornitura di elettricità dalla rete alle navi ormeggiate, evitando l'uso del gruppo elettrogeno di bordo, e quindi il consumo di carburante e la produzione di Co2. La società Adsp Mlor ha effettuato i primi test tra la cabina di trasformazione e la nave Msc Seaview, attraccata su Molo Garibaldi. E' stato utilizzato un robot che ha portato i cavi per l'alimentazione elettrica a bordo. Le operazioni hanno avuto l'obiettivo di testare il corretto funzionamento del sistema di connessione tra la rete di distribuzione elettrica in banchina e la nave, degli impianti e delle attrezzature realizzati dall'Adsp, nonché per definire in dettaglio le procedure che dovranno adottarsi per rendere le manovre sicure ed efficienti. Le prove hanno avuto esito positivo. Per il Commissario Straordinario dell'Adsp, Bruno Pisano: "è iniziato un percorso che, attraverso ulteriori e necessari test, consentirà alle navi di allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i generatori di bordo. E' un impegno che ci eravamo assunti e che stiamo mantenendo. Il piano complessivo relativo al cold ironing è ambizioso e prevede altri tre impianti, uno a servizio del nuovo molo crociere su Calata Paita e gli altri due a servizio della parte commerciale". Michele Francioni, Chief Energy Transition Officer di Msc Crociere, ha dichiarato che la sua società "è particolarmente orgogliosa di essere la prima compagnia a sperimentare il cold ironing in un **porto** italiano. Siamo fiduciosi che l'utilizzo crescente del cold ironing contribuirà in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni e allo sviluppo sempre più sostenibile dell'industria crocieristica".



I porti della Spezia e di Trieste protagonisti dei casi pilota del progetto europeo eFTI4EU

Collaborazione tra Circle, Autamarocchi, Gruber Logistics, Adsp Mar Ligure Orientale, Adsp Mare Adriatico Orientale e Accudire Circle Group insieme a Autamarocchi, Gruber Logistics, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e Accudire srl, ha preso parte a una doppia dimostrazione del progetto europeo eFTI4EU, finanziato dall'Unione europea con l'obiettivo di validare il flusso digitale dei dati tra sistemi logistici e piattaforme pubbliche. Le attività hanno riguardato due casi pilota distinti: uno presso il **Porto** della **Spezia**, focalizzato su un flusso import intermodale (sinergico anche col progetto Eu Keystone), e l'altro presso il **Porto** di Trieste, relativo a un trasporto export intermodale. Entrambe le iniziative rappresentano un passo concreto verso una logistica sempre più interoperabile, efficiente e sostenibile, in linea con gli obiettivi del Regolamento eFTI e del Green Deal europeo. Il caso pilota della **Spezia** ha riguardato un trasporto dal **porto** ligure all'Interporto di Bologna, relativo a un container di merce, gestita da Gruber Logistics. Nel corso della sperimentazione del flusso import intermodale sono stati verificati la trasmissione automatica dei dati di Eta (Estimated Time of Arrival) dal sistema Tms di Gruber Logistics alla piattaforma Keystone, la generazione e condivisione del documento e-CMR in formato elettronico e la piena interoperabilità tra sistemi EFTI platform ed eFTI gate Italy, nonché il PCS (port Community System) del **Porto** di La **Spezia** con l'obiettivo di eliminare inserimenti manuali e ridondanze di dati permettendo alle Autorità di Controllo un check digitale semplificato e automatizzato. Nell'ambito delle attività di sperimentazione congiunta, ha avuto luogo anche il secondo pilota, che ha coinvolto il **porto** di Trieste e ha interessato un trasporto transnazionale dall'Austria all'Italia, passando per la Slovenia, con un'operazione poi di export extra Ue dal **porto** di Trieste. Durante il pilota è stato effettuato un controllo della Polizia Stradale presso l'Interporto di Trieste a Ferneti, vicino al confine di Stato, nel corso del quale è stata verificata la documentazione elettronica tramite l'applicazione pilota collegata al nodo nazionale "eFTI Gate Italy". Quest'ultimo ha comunicato con l'eFTI Platform, recuperando i dati del trasporto attraverso l'utilizzo della e-CMR, creata dallo spedizioniere - mittente e firmata dall'autista incaricato del ritiro. Nel quadro di questo progetto è stata inoltre testata la comunicazione diretta tra la piattaforma eFTI di Circle e la piattaforma ExAc di Accudire, startup digitale innovativa per la gestione dei processi informativi e documentali lungo le supply chain globali, e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Il test ha coinvolto, inoltre, tutti gli attori della filiera: Autamarocchi, in qualità di spedizioniere/mittente, che ha generato la e-CMR sulla TFP per poi firmarla digitalmente in ExAc, geolocalizzandola e notarizzandola in Blockchain;



l'autista, tramite la TFP Driver App, che prima della partenza verso il **Porto** di Trieste ha verificato i dati di carico e trasmesso il documento per la firma in ExAc, che ha gestito l'interazione con Aida, software dell'Agenzia delle Dogane, per il recupero del codice univoco per automatizzare l'accesso ai varchi. Il flusso informativo è stato poi condiviso in tempo reale tra le piattaforme coinvolte, fino ai nodi logistici e doganali, grazie al Node - Sinfomar Connector. La presa in carico e la firma finale è stata effettuata dal terminal Hhla Plt presso il **porto** di Trieste. Durante il trasporto, la Polizia Stradale ha poi effettuato i controlli digitali eFTI sull'autista e sul documento di trasporto, e-CMR contribuendo alla verifica e validazione operativa del nuovo sistema. Il flusso digitale completo delle informazioni tra operatori privati e autorità pubbliche è stato sperimentato con successo: la documentazione elettronica del viaggio è stata generata, firmata e condivisa digitalmente lungo tutta la catena logistica - dal mittente all'autista fino all'Agenzia delle Dogane - che ha potuto ricevere e validare i dati in tempo reale. Il controllo finale della Polizia Stradale nei pressi del **porto** di Trieste ha confermato la solidità del processo e la possibilità di sostituire integralmente i documenti cartacei con flussi digitali sicuri e verificabili, che poi hanno consentito anche i flussi digitali per l'esportazione verso un paese extra Eu. «Il successo del pilot e-CMR che abbiamo concluso, dimostra una cosa fondamentale: la dematerializzazione e la piena interoperabilità tra tutti gli attori della supply chain non sono più solo un'opportunità, ma una necessità strategica a livello europeo» hanno dichiarato Roberto Vidoni, ceo di Autamarocchi, e Antonio Suraci, Program Manager Innovazione di Autamarocchi. «Per questo - continuano Vidoni e Suraci - auspichiamo una forte accelerazione nell'adozione di questi standard da parte del legislatore e un rapido recepimento da parte degli enti regolatori nazionali. Come azienda leader nel trasporto FTL intermodale e container marittimo, abbiamo identificato un enorme valore aggiunto. I benefici principali sono chiari: riduzione dei costi, un significativo efficientamento dei processi e una compliance normativa più snella». Marco Manfredini, Chief Operating Officer di Gruber Logistics, ha dichiarato: «Questo test rappresenta un traguardo concreto verso la piena digitalizzazione del trasporto merci. Abbiamo dimostrato che l'uso combinato di piattaforme interoperabili quali il nostro TMS, la piattaforma Keystone, l'eFTI platform e piattaforme per la gestione di documenti elettronici può consentire di eliminare completamente la carta, migliorare la trasparenza e semplificare i controlli. Non si tratta solo di evitare la compilazione cartacea ma di evitare alla base la ridondanza nell'imputazione di dati; un passo avanti per la logistica europea e un esempio di come la collaborazione tra industria, ricerca e istituzioni possa accelerare l'innovazione nel settore». «La sperimentazione condotta costituisce un'iniziativa di valore straordinario nel contesto europeo - ha dichiarato Abramo Vincenzi, ceo di Accudire - distinguendosi per il suo carattere fortemente innovativo. L'impiego di tecnologie avanzate e la gestione di processi operativi integrati hanno consentito di realizzare un modello all'avanguardia, fondato su un'interazione digitale fluida ed efficace tra operatori economici privati e autorità pubbliche. Si tratta di un risultato che testimonia l'impegno concreto verso la modernizzazione dei sistemi e

il rafforzamento della collaborazione pubblico-privato in chiave digitale e come Accudire siamo fieri e lieti di esserne parte» «Questi piloti - ha dichiarato Luca Abatello , ceo di Circle Group - rappresentano un risultato concreto nel percorso verso una logistica europea pienamente digitale, interoperabile e sostenibile. L'interconnessione tra piattaforme pubbliche e private dimostra come la collaborazione e la condivisione dei dati possano migliorare la competitività del settore, ridurre gli oneri amministrativi e favorire una gestione più trasparente ed efficiente delle operazioni. Siamo orgogliosi che questa sperimentazione (anche grazie a MILOS e alla nostra eFTI Platform) possa conciliare innovazione tecnologica, cooperazione internazionale (sia B2B sia B2A) e attenzione alla sostenibilità, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, del Regolamento eFTI e dei principi del piano industriale Connect 4 Agile Growth». La dimostrazione ha messo in evidenza come l'integrazione tra piattaforme pubbliche e sistemi privati possa semplificare le procedure doganali, ridurre tempi e costi operativi e favorire una gestione più sostenibile dei flussi informativi lungo la catena logistica. I test rientrano nelle attività di collaborazione tra i progetti europei eFTI4EU e Keystone, entrambi impegnati nello sviluppo di soluzioni digitali per il trasporto merci e la semplificazione degli scambi informativi tra operatori logistici, autorità pubbliche e istituzioni doganali.

Elettificazione delle banchine, successo dei primi test alla Spezia

Elettificazione delle banchine: l'Adsp del Mare Ligure Orientale ha effettuato oggi con successo, in collaborazione con Msc Crociere, i primi importanti test tra la cabina di trasformazione e la nave Msc Seaview, attraccata al Molo Garibaldi, con l'ausilio dello speciale robot, acquistato in Estonia dall'Adsp, che ha portato i cavi per l'alimentazione elettrica a bordo. Le operazioni hanno avuto l'obiettivo di testare il corretto funzionamento del sistema di connessione tra la rete di distribuzione elettrica in banchina e la nave, degli impianti e delle attrezzature realizzati dall'AdSP, e per definire in dettaglio le procedure che dovranno adottarsi per rendere le manovre sicure ed efficienti. Le prove hanno avuto esito positivo, nonostante la complessità tecnico-organizzativa del lavoro che ha richiesto una stretta collaborazione e un coordinamento efficace tra le diverse parti coinvolte. I lavori in fase di collaudo, di grande importanza al fine di valutare in concreto il sistema e pianificare le ulteriori attività che dovranno essere svolte per consentire la connessione tra le reti di banchina e la nave all'ormeggio in totale sicurezza, sono stati realizzati per conto dell'AdSP dall'Impresa Mont-Ele srl, aggiudicatasi a suo tempo l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione della cabina di trasformazione, per un importo di poco superiore ai 7 milioni di euro, e che ha concluso i lavori lo scorso agosto. Protagonista del test odierno è stato il cable management system fornito dalla Shore Link di Tallinn che ha collegato una delle tre junction box, realizzate a terra, alle prese della nave. Una volta completati i collegamenti dei cavi di distribuzione, si è proceduto a verificare il corretto trasferimento di informazioni tra bordo nave e il sistema Scada di controllo del sistema, presente nella cabina di trasformazione del Molo Garibaldi, e nella quale sono stati installati i convertitori di frequenza (due) e i trasformatori (quattro), necessari per gestire la potenza attualmente disponibile, pari a 10MW. Il commissario straordinario dell'Adsp, Bruno Pisano, afferma: «Il collaudo realizzato oggi si è concluso positivamente. È iniziato un percorso che, attraverso ulteriori e necessari test, consentirà alle navi di allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i generatori di bordo. È un impegno che ci eravamo assunti, anche attraverso l'interlocuzione e la condivisione con l'amministrazione comunale, che stiamo mantenendo e che risponde alle esigenze della città, in particolare dei quartieri prospicienti l'area portuale dove insiste il Molo Garibaldi. Ringrazio Mont-Ele e Shore Link, nostri fornitori, e Msc Crociere che ci ha consentito di utilizzare la nave Seaview per effettuare l'operazione di stamani. Il piano complessivo relativo al cold ironing è ambizioso e prevede altri tre impianti, uno a servizio del nuovo molo crociere su Calata Paita e gli altri due a servizio della parte commerciale». «Msc Crociere - dichiara Michele Francioni, chief Energy transition officer di Msc Crociere - è particolarmente



orgogliosa di essere la prima compagnia a sperimentare il cold ironing in un porto italiano, confermando così il proprio supporto all'utilizzo di una tecnologia che permette di spegnere i motori durante la sosta in porto, azzerando di fatto le emissioni. I test effettuati alla Spezia sono molto importanti, perché finalizzati a garantire la piena compatibilità tra nave e infrastruttura di distribuzione portuale. Il loro successo è frutto anche alla proficua collaborazione instauratasi fra i tecnici di Msc Crociere, i responsabili dell'Adsp e la ditta costruttrice dell'impianto. Siamo fiduciosi che l'utilizzo crescente del cold ironing contribuirà in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni e allo sviluppo sempre più sostenibile dell'industria crocieristica». I test successivi a quello di ieri, che ha interessato le strutture e il robot, riguarderanno la connessione elettrica e i livelli di alimentazione, che permetteranno alle navi di spegnere i motori una volta attraccate al Molo Garibaldi. Le operazioni hanno coinvolto diverse Imprese, oltre alla Mont-Ele e alla Shore Link, il personale di bordo della nave Msc, il personale di terra della società Spezia e Carrara Cruise Terminal, concessionaria del servizio di accoglienza passeggeri nel porto della Spezia, i tecnici della Direzione Lavori dell'Adsp e gli operatori della ditta Semp che dovranno poi concretamente utilizzare le attrezzature per consentire la connessione delle navi dal momento in cui l'impianto potrà essere definitivamente messo in esercizio.

Città della Spezia

La Spezia

Bocciata la richiesta di una commissione su waterfront, lavori in porto e dragaggi. E scatta la discussione sulle mancate convocazioni

Si è conclusa con la bocciatura della mozione presentata da LeAli a Spezia la discussione in Consiglio comunale sul futuro del porto e del waterfront cittadino. Il documento, illustrato dal capogruppo Roberto Centi, proponeva di istituire una commissione temporanea dedicata al monitoraggio delle opere portuali in corso e alla pianificazione delle trasformazioni della linea di costa. Centi ha aperto il dibattito ricordando che "la città deve decidere cosa fare del proprio fronte mare", sottolineando la necessità di "ricucire lo spazio un tempo destinato ad attività portuali con nuove funzioni urbane, aperte e multiformi". Ha poi richiamato l'episodio di alcuni mesi fa, quando "si era diffusa la voce che le volumetrie e le progettazioni del waterfront potessero essere decise altrove, addirittura a Cannes", episodio poi smentito ma che, secondo Centi, dimostra "quanto sia importante che il Comune mantenga un dialogo costante e trasparente con **Autorità portuale** e Regione". Il capogruppo di LeAli ha infine sottolineato l'importanza di questioni come il posizionamento della stazione crocieristica, i dragaggi e il rapporto con i quartieri, ribadendo che "serve una responsabilità politica nel monitorare progetti e opere e nel garantire un'informazione costante al Consiglio". Dai banchi della maggioranza Matteo Basso, esponente di Fratelli d'Italia, ha riconosciuto la centralità del tema, ma ha escluso la necessità di una nuova commissione: "Si tratta di questioni importanti, certo, ma possono essere affrontate nella commissione Ambiente che già presiedo, con un ciclo di audizioni. Non serve crearne un'altra". Sulla stessa linea Giacomo Peserico, capogruppo di La Spezia civica, che ha definito la proposta "di buon senso", ma poco utile "visto che parliamo di un futuro remoto: prima dovrà essere completato il riempimento del terzo bacino, e ci vorranno anni". Anche lui ha ricordato che "esiste già la commissione Ambiente, che può farsi carico di queste audizioni". Il capogruppo di Fratelli d'Italia Umberto Costantini ha rivendicato invece i risultati ottenuti dall'attuale amministrazione: "Questa amministrazione non ha perso, ha vinto: il principio del waterfront inizia proprio con l'area già restituita alla città". E sulla commissione temporanea ha aggiunto: "Le commissioni Lavori pubblici e Ambiente non sono oberate: il tema può essere trattato lì". Dai banchi dell'opposizione, il dibattito si è concentrato sulla mancanza di visione e programmazione. Massimo Lombardi, di Spezia bene comune, ha ricordato le passate divergenze sul modello di sviluppo del waterfront, "troppo orientato alla cementificazione e poco partecipato", e ha ribadito che "i dragaggi hanno spesso danneggiato l'ambiente e le categorie produttive come i mitilicoltori". Per il Partito democratico Martina Giannetti ha insistito sull'esigenza di un luogo di confronto stabile: "È importante che la discussione sia pubblica. Parliamo di temi enormi - cold ironing, ampliamento del porto, rapporto con i quartieri, waterfront - che non possono essere affrontati



Si è conclusa con la bocciatura della mozione presentata da LeAli a Spezia la discussione in Consiglio comunale sul futuro del porto e del waterfront cittadino. Il documento, illustrato dal capogruppo Roberto Centi, proponeva di istituire una commissione temporanea dedicata al monitoraggio delle opere portuali in corso e alla pianificazione delle trasformazioni della linea di costa. Centi ha aperto il dibattito ricordando che "la città deve decidere cosa fare del proprio fronte mare", sottolineando la necessità di "ricucire lo spazio un tempo destinato ad attività portuali con nuove funzioni urbane, aperte e multiformi". Ha poi richiamato l'episodio di alcuni mesi fa, quando "si era diffusa la voce che le volumetrie e le progettazioni del waterfront potessero essere decise altrove, addirittura a Cannes", episodio poi smentito ma che, secondo Centi, dimostra "quanto sia importante che il Comune mantenga un dialogo costante e trasparente con Autorità portuale e Regione". Il capogruppo di LeAli ha infine sottolineato l'importanza di questioni come il posizionamento della stazione crocieristica, i dragaggi e il rapporto con i quartieri, ribadendo che "serve una responsabilità politica nel monitorare progetti e opere e nel garantire un'informazione costante al Consiglio". Dai banchi della maggioranza Matteo Basso, esponente di Fratelli d'Italia, ha riconosciuto la centralità del tema, ma ha escluso la necessità di una nuova commissione: "Si tratta di questioni importanti, certo, ma possono essere affrontate nella commissione Ambiente che già presiedo, con un ciclo di audizioni. Non serve crearne un'altra". Sulla stessa linea Giacomo Peserico, capogruppo di La Spezia civica, che ha definito la proposta "di buon senso", ma poco utile "visto che parliamo di un futuro remoto: prima dovrà essere completato il riempimento del terzo bacino, e ci vorranno anni". Anche lui ha ricordato che "esiste già la commissione

Citta della Spezia

La Spezia

in commissioni convocate una o due volte l'anno". Ha ricordato inoltre la prossima riforma dei porti, che "accentrerà competenze e risorse a livello nazionale", sostenendo che "il Comune deve ritagliarsi un ruolo attivo in un processo così strategico". Sulla stessa lunghezza d'onda Andrea Montefiori, sempre del Pd, che ha sottolineato come "le istituzioni debbano essere parte attiva nel garantire che le trasformazioni della linea di costa non abbiano impatti negativi sull'ambiente e sulle attività legate al mare". Montefiori ha ricordato l'esperienza della "commissione Dragaggi istituita negli anni Duemila", e ha criticato l'attuale amministrazione: "Negli ultimi otto anni il progetto di restituzione di Calata Paita alla città è stato abbandonato, e si è proceduto solo con la sdemanializzazione di 5000 metri quadrati, una scelta simbolica che ha frammentato la visione complessiva del fronte mare". Il dem Marco Raffaelli ha rincarato: "L'obiettivo deve essere restituire le aree alla città, ma questa amministrazione ha fatto decadere il PUC del 2017, rimettendo in campo il pennello che il centrosinistra aveva messo in discussione. Si è scelto di favorire i turisti invece degli spezzini". Dino Falugiani, sempre dai banchi del Pd, ha infine replicato alle parole della maggioranza sulla disponibilità delle commissioni: "Ci siamo dovuti rivolgere al prefetto per farne convocare alcune in attesa da mesi. Non siamo noi a non richiederle: siete voi a non convocarle!". In chiusura, l'assessore all'Urbanistica Patrizia Saccone ha sostenuto che "la richiesta di approfondimento contenuta nella mozione è stata di fatto accolta", visto che i consiglieri di maggioranza "hanno già espresso la disponibilità a trattare i temi nelle commissioni Ambiente e Lavori pubblici". Un'accoglienza forse sostanziale, ma di certo non formale: la maggioranza, infatti, si è espressa compatta contro la mozione di LeAli a Spezia, sostenuta invece dal resto delle forze di opposizione.

Città della Spezia

La Spezia

Elettificazione banchine, esito positivo per i test di collegamento tra cabina e Msc Seaview

Prosegue il percorso per l'elettificazione delle banchine del porto della Spezia : oggi l'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale ha effettuato, in collaborazione con MSC Crociere, i primi importanti test tra la cabina di trasformazione e la nave MSC Seaview, attraccata su Molo Garibaldi. Le operazioni hanno avuto l'obiettivo di testare il corretto funzionamento del sistema di connessione tra la rete di distribuzione elettrica in banchina e la nave, degli impianti e delle attrezzature realizzati dall'Adsp, nonché definire in dettaglio le procedure che dovranno adottarsi per rendere le manovre sicure ed efficienti. Le prove hanno avuto esito positivo, nonostante la complessità tecnico-organizzativa del lavoro che ha richiesto una stretta collaborazione e un coordinamento efficace tra le diverse parti coinvolte. I test sono stati eseguiti con l'ausilio dello speciale robot acquistato in Estonia dall'Adsp - il Cable Management System (CMS), fornito dalla Shore Link di Tallinn -, che ha portato i cavi per l'alimentazione elettrica a bordo. In particolare, il CMS ha collegato una delle tre junction box, realizzate a terra, alle prese della nave. Una volta completati i collegamenti dei cavi di distribuzione, si è proceduto a verificare il corretto trasferimento di informazioni tra bordo nave e il sistema SCADA di controllo del sistema, presente nella cabina di trasformazione del Molo Garibaldi, nella quale sono stati installati i convertitori di frequenza (due) e i trasformatori (quattro), necessari per gestire la potenza attualmente disponibile, pari a 10MW. I lavori in fase di collaudo, di grande importanza al fine di valutare in concreto il sistema e pianificare le ulteriori attività che dovranno essere svolte per consentire la connessione tra le reti di banchina e la nave all'ormeggio in totale sicurezza, sono stati realizzati per conto dell'Adsp dall'Impresa MONT-ELE Srl, aggiudicatasi a suo tempo l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione della cabina di trasformazione (lavori che si sono conclusi lo scorso agosto), per un importo di poco superiore ai 7 milioni di euro. "Il collaudo realizzato oggi si è concluso positivamente. E' iniziato un percorso che, attraverso ulteriori e necessari test, consentirà alle navi di allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i generatori di bordo. E' un impegno che ci eravamo assunti, anche attraverso l'interlocuzione e la condivisione con l'amministrazione comunale, che stiamo mantenendo e che risponde alle esigenze della città, in particolare dei quartieri prospicienti l'area portuale dove insiste il Molo Garibaldi - le parole del commissario straordinario dell'Adsp, Bruno Pisano -. Ringrazio Mont-Ele e Shore Link, nostri fornitori, e MSC Crociere che ci ha consentito di utilizzare la nave Seaview per effettuare l'operazione di stamani. Il piano complessivo relativo al cold ironing è ambizioso e prevede altri tre impianti, uno a servizio del nuovo molo crociere su Calata Paita e gli altri due a servizio della parte commerciale". "MSC Crociere



Prosegue il percorso per l'elettificazione delle banchine del porto della Spezia : oggi l'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale ha effettuato, in collaborazione con MSC Crociere, i primi importanti test tra la cabina di trasformazione e la nave MSC Seaview, attraccata su Molo Garibaldi. Le operazioni hanno avuto l'obiettivo di testare il corretto funzionamento del sistema di connessione tra la rete di distribuzione elettrica in banchina e la nave, degli impianti e delle attrezzature realizzati dall'Adsp, nonché definire in dettaglio le procedure che dovranno adottarsi per rendere le manovre sicure ed efficienti. Le prove hanno avuto esito positivo, nonostante la complessità tecnico-organizzativa del lavoro che ha richiesto una stretta collaborazione e un coordinamento efficace tra le diverse parti coinvolte. I test sono stati eseguiti con l'ausilio dello speciale robot acquistato in Estonia dall'Adsp - il Cable Management System (CMS), fornito dalla Shore Link di Tallinn -, che ha portato i cavi per l'alimentazione elettrica a bordo. In particolare, il CMS ha collegato una delle tre junction box, realizzate a terra, alle prese della nave. Una volta completati i collegamenti dei cavi di distribuzione, si è proceduto a verificare il corretto trasferimento di informazioni tra bordo nave e il sistema SCADA di controllo del sistema, presente nella cabina di trasformazione del Molo Garibaldi, nella quale sono stati installati i convertitori di frequenza (due) e i trasformatori (quattro), necessari per gestire la potenza attualmente disponibile, pari a 10MW. I lavori in fase di collaudo, di grande importanza al fine di valutare in concreto il sistema e pianificare le ulteriori attività che dovranno essere svolte per consentire la connessione tra le reti di banchina e la nave all'ormeggio in totale sicurezza, sono stati realizzati per conto dell'Adsp dall'Impresa MONT-ELE Srl, aggiudicatasi a suo tempo l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione della cabina di trasformazione (lavori che si sono conclusi lo scorso agosto), per un

Citta della Spezia

La Spezia

è particolarmente orgogliosa di essere la prima compagnia a sperimentare il cold ironing in un porto italiano, confermando così il proprio supporto all'utilizzo di una tecnologia che permette di spegnere i motori durante la sosta in porto, azzerando di fatto le emissioni - afferma Michele Francioni , Chief Energy Transition Officer di MSC Crociere -. I test effettuati alla Spezia sono molto importanti, perché finalizzati a garantire la piena compatibilità tra nave e infrastruttura di distribuzione **portuale**. Il loro successo è frutto anche alla proficua collaborazione instauratasi fra i tecnici di MSC Crociere, i responsabili dell'Adsp e la ditta costruttrice dell'impianto. Siamo fiduciosi che l'utilizzo crescente del cold ironing contribuirà in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni e allo sviluppo sempre più sostenibile dell'industria crocieristica". I prossimi test riguarderanno la connessione elettrica e i livelli di alimentazione, che permetteranno alle navi di spegnere i motori una volta attraccate al Molo Garibaldi. Le operazioni odierne hanno coinvolto la Mont-Ele, la Shore Link e diverse altre imprese, il personale di bordo della nave MSC, il personale di terra della società Spezia e Carrara Cruise Terminal, concessionaria del servizio di accoglienza passeggeri nel porto della Spezia, i tecnici della direzione lavori dell'Adsp e gli operatori della ditta SEMP che dovranno poi concretamente utilizzare le attrezzature per consentire la connessione delle navi dal momento in cui l'impianto potrà essere definitivamente messo in esercizio.

I porti di La Spezia e Trieste protagonisti dei piloti del progetto eFTI4EU per digitalizzazione trasporti

(FERPRESS) Milano, 21 OTT Circle Group PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan, a capo dell'omonimo Gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, oltre che nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica insieme a Autamarocchi, Gruber Logistics, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed ACCUDIRE Srl, ha preso parte a una doppia dimostrazione del progetto europeo eFTI4EU, finanziati dall'Unione Europea, con l'obiettivo di validare il flusso digitale dei dati tra sistemi logistici e piattaforme pubbliche. Le attività hanno riguardato due casi pilota distinti: uno presso il Porto di La Spezia, focalizzato su un flusso import intermodale (sinergico anche col progetto EU Keystone), e l'altro presso il Porto di Trieste, relativo a un trasporto export intermodale. Entrambe le iniziative rappresentano un passo concreto verso una logistica sempre più interoperabile, efficiente e sostenibile, in linea con gli obiettivi del

Regolamento eFTI e del Green Deal europeo. Il pilota di La Spezia ha riguardato un trasporto dal porto ligure all'Interporto di Bologna, relativo a un container di merce, gestita da Gruber Logistics. Nel corso della sperimentazione del flusso import intermodale sono stati verificati la trasmissione automatica dei dati di ETA (Estimated Time of Arrival) dal sistema TMS di Gruber Logistics alla piattaforma KEYSTONE, la generazione e condivisione del documento e-CMR in formato elettronico e la piena interoperabilità tra sistemi EFTI platform ed eFTI gate Italy, nonché il PCS (port Community System) del Porto di La Spezia con l'obiettivo di eliminare inserimenti manuali e ridondanze di dati permettendo alle Autorità di Controllo un check digitale semplificato e automatizzato. Nell'ambito delle attività di sperimentazione congiunta, ha avuto luogo anche il secondo pilota, che ha coinvolto il porto di Trieste e ha interessato un trasporto transnazionale dall'Austria all'Italia, passando per la Slovenia, con un'operazione poi di export extra UE dal porto di Trieste. Durante il pilota è stato effettuato un controllo della Polizia Stradale presso l'Interporto di Trieste a Ferneti, vicino al confine di Stato, nel corso del quale è stata verificata la documentazione elettronica tramite l'applicazione pilota collegata al nodo nazionale eFTI Gate Italy. Quest'ultimo ha comunicato con l'eFTI Platform, recuperando i dati del trasporto attraverso l'utilizzo della e-CMR, creata dallo spedizioniere mittente e firmata dall'autista incaricato del ritiro. Nel quadro di questo progetto è stata inoltre testata la comunicazione diretta tra la piattaforma eFTI di Circle e la piattaforma ExAc di ACCUDIRE, startup digitale innovativa per la gestione dei processi informativi e documentali lungo le supply chain globali, e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM). Il test ha coinvolto, inoltre, tutti gli



attori della filiera: Autamarocchi, in qualità di spedizioniere/mittente, che ha generato la e-CMR sulla TFP per poi firmarla digitalmente in ExAc, geolocalizzandola e notarizzandola in Blockchain; l'autista, tramite la TFP Driver App, che prima della partenza verso il Porto di Trieste ha verificato i dati di carico e trasmesso il documento per la firma in ExAc, che ha gestito l'interazione con AIDA, software dell'Agenzia delle Dogane, per il recupero del codice univoco per automatizzare l'accesso ai varchi. Il flusso informativo è stato poi condiviso in tempo reale tra le piattaforme coinvolte, fino ai nodi logistici e doganali, grazie al Node Sinfomar Connector. La presa in carico e la firma finale è stata effettuata dal terminal HHLA PLT presso il porto di Trieste. Durante il trasporto, la Polizia Stradale ha poi effettuato i controlli digitali eFTI sull'autista e sul documento di trasporto, e-CMR contribuendo alla verifica e validazione operativa del nuovo sistema. Il flusso digitale completo delle informazioni tra operatori privati e autorità pubbliche è stato sperimentato con successo: la documentazione elettronica del viaggio è stata generata, firmata e condivisa digitalmente lungo tutta la catena logistica dal mittente all'autista fino all'Agenzia delle Dogane che ha potuto ricevere e validare i dati in tempo reale. Il controllo finale della Polizia Stradale nei pressi del porto di Trieste ha confermato la solidità del processo e la possibilità di sostituire integralmente i documenti cartacei con flussi digitali sicuri e verificabili, che poi hanno consentito anche i flussi digitali per l'esportazione verso un paese extra EU. Il successo del pilot e-CMR che abbiamo concluso, dimostra una cosa fondamentale: la dematerializzazione e la piena interoperabilità tra tutti gli attori della supply chain non sono più solo un'opportunità, ma una necessità strategica a livello europeo» hanno dichiarato Roberto Vidoni, CEO di Autamarocchi, e Antonio Suraci, Program Manager Innovazione di Autamarocchi. «Per questo continuano Vidoni e Suraci auspichiamo una forte accelerazione nell'adozione di questi standard da parte del legislatore e un rapido recepimento da parte degli enti regolatori nazionali. Come azienda leader nel trasporto FTL intermodale e container marittimo, abbiamo identificato un enorme valore aggiunto. I benefici principali sono chiari: riduzione dei costi, un significativo efficientamento dei processi e una compliance normativa più snella». Marco Manfredini, Chief Operating Officer di Gruber Logistics, ha dichiarato: Questo test rappresenta un traguardo concreto verso la piena digitalizzazione del trasporto merci. Abbiamo dimostrato che l'uso combinato di piattaforme interoperabili quali il nostro TMS, la piattaforma Keystone, l'eFTI platform e piattaforme per la gestione di documenti elettronici può consentire di eliminare completamente la carta, migliorare la trasparenza e semplificare i controlli. Non si tratta solo di evitare la compilazione cartacea ma di evitare alla base la ridondanza nell'imputazione di dati; un passo avanti per la logistica europea e un esempio di come la collaborazione tra industria, ricerca e istituzioni possa accelerare l'innovazione nel settore. La sperimentazione condotta costituisce un'iniziativa di valore straordinario nel contesto europeo ha dichiarato Abramo Vincenzi, CEO di Accudire Srl distinguendosi per il suo carattere fortemente innovativo. L'impiego di tecnologie avanzate e la gestione di processi operativi integrati hanno consentito di realizzare un modello all'avanguardia, fondato su un'interazione digitale

fluida ed efficace tra operatori economici privati e autorità pubbliche. Si tratta di un risultato che testimonia l'impegno concreto verso la modernizzazione dei sistemi e il rafforzamento della collaborazione pubblico-privato in chiave digitale e come ACCUDIRE siamo fieri e lieti di esserne parte. Questi piloti ha dichiarato Luca Abatello, CEO di Circle Group rappresentano un risultato concreto nel percorso verso una logistica europea pienamente digitale, interoperabile e sostenibile. L'interconnessione tra piattaforme pubbliche e private dimostra come la collaborazione e la condivisione dei dati possano migliorare la competitività del settore, ridurre gli oneri amministrativi e favorire una gestione più trasparente ed efficiente delle operazioni. Siamo orgogliosi che questa sperimentazione (anche grazie a MILOS e alla nostra eFTI Platform) possa conciliare innovazione tecnologica, cooperazione internazionale (sia B2B sia B2A) e attenzione alla sostenibilità, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, del Regolamento eFTI e dei principi del piano industriale Connect 4 Agile Growth. La dimostrazione ha messo in evidenza come l'integrazione tra piattaforme pubbliche e sistemi privati possa semplificare le procedure doganali, ridurre tempi e costi operativi e favorire una gestione più sostenibile dei flussi informativi lungo la catena logistica. I test rientrano nelle attività di collaborazione tra i progetti europei eFTI4EU e KEYSTONE, entrambi impegnati nello sviluppo di soluzioni digitali per il trasporto merci e la semplificazione degli scambi informativi tra operatori logistici, autorità pubbliche e istituzioni doganali.

Informatore Navale

La Spezia

I porti di La Spezia e Trieste protagonisti dei piloti del progetto europeo eFTI4EU per la digitalizzazione dei trasporti e della logistica

Circle Group insieme a Autamarocchi, Gruber Logistics, l'AdSP del Mar Ligure Orientale, l'AdSP del Mare Adriatico Orientale ed ACCUDIRE Srl, ha preso parte a una doppia dimostrazione del progetto europeo eFTI4EU con l'obiettivo di validare il flusso digitale dei dati tra sistemi logistici e piattaforme pubbliche. Con eFTI4EU l'Italia è in prima linea nella sperimentazione di flussi digitali tra operatori logistici, piattaforme pubbliche e Autorità di Controllo Milano, 21 ottobre 2025 - Le attività hanno riguardato due casi pilota distinti: uno presso il Porto di La Spezia, focalizzato su un flusso import intermodale (sinergico anche col progetto EU Keystone), e l'altro presso il Porto di Trieste, relativo a un trasporto export intermodale. Entrambe le iniziative rappresentano un passo concreto verso una logistica sempre più interoperabile, efficiente e sostenibile, in linea con gli obiettivi del Regolamento eFTI e del Green Deal europeo. Il pilota di La Spezia ha riguardato un trasporto dal porto ligure all'Interporto di Bologna, relativo a un container di merce, gestita da Gruber Logistics. Nel corso della sperimentazione del flusso import intermodale sono stati verificati la trasmissione automatica dei dati di ETA (Estimated Time of Arrival) dal sistema TMS di Gruber Logistics alla piattaforma KEYSTONE, la generazione e condivisione del documento e-CMR in formato elettronico e la piena interoperabilità tra sistemi EFTI platform ed eFTI gate Italy, nonché il PCS (port Community System) del Porto di La Spezia con l'obiettivo di eliminare inserimenti manuali e ridondanze di dati permettendo alle Autorità di Controllo un check digitale semplificato e automatizzato. Nell'ambito delle attività di sperimentazione congiunta, ha avuto luogo anche il secondo pilota, che ha coinvolto il porto di Trieste e ha interessato un trasporto transnazionale dall'Austria all'Italia, passando per la Slovenia, con un'operazione poi di export extra UE dal porto di Trieste. Durante il pilota è stato effettuato un controllo della Polizia Stradale presso l'Interporto di Trieste a Ferneti, vicino al confine di Stato, nel corso del quale è stata verificata la documentazione elettronica tramite l'applicazione pilota collegata al nodo nazionale eFTI Gate Italy. Quest'ultimo ha comunicato con l'eFTI Platform, recuperando i dati del trasporto attraverso l'utilizzo della e-CMR, creata dallo spedizioniere mittente e firmata dall'autista incaricato del ritiro. Nel quadro di questo progetto è stata inoltre testata la comunicazione diretta tra la piattaforma eFTI di Circle e la piattaforma ExAc di ACCUDIRE, startup digitale innovativa per la gestione dei processi informativi e documentali lungo le supply chain globali, e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM). Il test ha coinvolto, inoltre, tutti gli attori della filiera: Autamarocchi, in qualità di spedizioniere/mittente, che ha generato la e-CMR sulla TFP per poi firmarla digitalmente in ExAc, geolocalizzandola e notarizzandola in Blockchain; l'autista, tramite la TFP Driver App, che prima della partenza verso il Porto di Trieste

Informatore Navale

I porti di La Spezia e Trieste protagonisti dei piloti del progetto europeo eFTI4EU per la digitalizzazione dei trasporti e della logistica

10/21/2025 19:14

Circle Group insieme a Autamarocchi, Gruber Logistics, l'AdSP del Mar Ligure Orientale, l'AdSP del Mare Adriatico Orientale ed ACCUDIRE Srl, ha preso parte a una doppia dimostrazione del progetto europeo eFTI4EU con l'obiettivo di validare il flusso digitale dei dati tra sistemi logistici e piattaforme pubbliche. Con eFTI4EU l'Italia è in prima linea nella sperimentazione di flussi digitali tra operatori logistici, piattaforme pubbliche e Autorità di Controllo Milano, 21 ottobre 2025 - Le attività hanno riguardato due casi pilota distinti: uno presso il Porto di La Spezia, focalizzato su un flusso import intermodale (sinergico anche col progetto EU Keystone), e l'altro presso il Porto di Trieste, relativo a un trasporto export intermodale. Entrambe le iniziative rappresentano un passo concreto verso una logistica sempre più interoperabile, efficiente e sostenibile, in linea con gli obiettivi del Regolamento eFTI e del Green Deal europeo. Il pilota di La Spezia ha riguardato un trasporto dal porto ligure all'Interporto di Bologna, relativo a un container di merce, gestita da Gruber Logistics. Nel corso della sperimentazione del flusso import intermodale sono stati verificati la trasmissione automatica dei dati di ETA (Estimated Time of Arrival) dal sistema TMS di Gruber Logistics alla piattaforma KEYSTONE, la generazione e condivisione del documento e-CMR in formato elettronico e la piena interoperabilità tra sistemi EFTI platform ed eFTI gate Italy, nonché il PCS (port Community System) del Porto di La Spezia con l'obiettivo di eliminare inserimenti manuali e ridondanze di dati permettendo alle Autorità di Controllo un check digitale semplificato e automatizzato. Nell'ambito delle attività di sperimentazione congiunta, ha avuto luogo anche il secondo pilota, che ha coinvolto il porto di Trieste e ha interessato un trasporto transnazionale dall'Austria all'Italia, passando per la Slovenia, con un'operazione poi di export extra UE dal porto di Trieste. Durante il pilota è stato effettuato un controllo della Polizia Stradale presso l'Interporto di Trieste a Ferneti, vicino al confine di Stato, nel corso del quale è stata verificata la documentazione elettronica tramite l'applicazione pilota collegata al nodo nazionale "eFTI Gate Italy". Quest'ultimo ha comunicato con l'eFTI Platform, recuperando i dati del trasporto attraverso l'utilizzo della e-CMR, creata dallo spedizioniere - mittente e firmata dall'autista incaricato del ritiro. Nel quadro di questo progetto è stata inoltre testata la comunicazione diretta tra la piattaforma eFTI di Circle e la piattaforma ExAc di ACCUDIRE, startup digitale innovativa per la gestione dei processi informativi e documentali lungo le supply chain globali, e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM). Il test ha coinvolto, inoltre, tutti gli attori della filiera: Autamarocchi, in qualità di spedizioniere/mittente, che ha generato la e-CMR sulla TFP per poi firmarla digitalmente in ExAc, geolocalizzandola e notarizzandola in Blockchain; l'autista, tramite la TFP Driver

Informatore Navale

La Spezia

ha verificato i dati di carico e trasmesso il documento per la firma in ExAc, che ha gestito l'interazione con AIDA, software dell'Agenzia delle Dogane, per il recupero del codice univoco per automatizzare l'accesso ai varchi. Il flusso informativo è stato poi condiviso in tempo reale tra le piattaforme coinvolte, fino ai nodi logistici e doganali, grazie al Node Sinfomar Connector. La presa in carico e la firma finale è stata effettuata dal terminal HHLA PLT presso il porto di Trieste. Durante il trasporto, la Polizia Stradale ha poi effettuato i controlli digitali eFTI sull'autista e sul documento di trasporto, e-CMR contribuendo alla verifica e validazione operativa del nuovo sistema. Il flusso digitale completo delle informazioni tra operatori privati e autorità pubbliche è stato sperimentato con successo: la documentazione elettronica del viaggio è stata generata, firmata e condivisa digitalmente lungo tutta la catena logistica dal mittente all'autista fino all'Agenzia delle Dogane che ha potuto ricevere e validare i dati in tempo reale. Il controllo finale della Polizia Stradale nei pressi del porto di Trieste ha confermato la solidità del processo e la possibilità di sostituire integralmente i documenti cartacei con flussi digitali sicuri e verificabili, che poi hanno consentito anche i flussi digitali per l'esportazione verso un paese extra EU. La dimostrazione ha messo in evidenza come l'integrazione tra piattaforme pubbliche e sistemi privati possa semplificare le procedure doganali, ridurre tempi e costi operativi e favorire una gestione più sostenibile dei flussi informativi lungo la catena logistica. I test rientrano nelle attività di collaborazione tra i progetti europei eFTI4EU e KEYSTONE, entrambi impegnati nello sviluppo di soluzioni digitali per il trasporto merci e la semplificazione degli scambi informativi tra operatori logistici, autorità pubbliche e istituzioni doganali.

Messaggero Marittimo

La Spezia

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

La Spezia

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

Messaggero Marittimo

La Spezia

Cold ironing: primi test con successo a La Spezia

LA SPEZIA Passo decisivo per l'elettificazione delle banchine nel porto della Spezia. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, prima in Italia sul fronte del cold ironing, ha effettuato oggi con successo i primi test tra la cabina di trasformazione e la nave MSC Seaview, attraccata al Molo Garibaldi, con la collaborazione di MSC Crociere, compagna all'avanguardia nella predisposizione delle proprie unità per l'alimentazione da terra. Le prove, svolte con l'ausilio di uno speciale robot acquistato in Estonia, hanno avuto l'obiettivo di testare il corretto funzionamento del sistema di connessione tra la rete elettrica di banchina e la nave, verificando impianti, attrezzature e procedure operative necessarie a garantire manovre sicure ed efficienti. Nonostante la complessità tecnico-organizzativa, le verifiche si sono concluse positivamente, grazie al coordinamento tra le diverse realtà coinvolte. I lavori affidati all'impresa Mont-Ele Srl, aggiudicataria dell'appalto integrato per la progettazione e la realizzazione della cabina di trasformazione da oltre 7 milioni di euro sono in fase di collaudo e costituiscono un passo chiave per pianificare le ulteriori attività necessarie all'entrata in esercizio dell'impianto. Protagonista del test odierno è stato il Cable Management System (CMS) fornito dalla Shore Link di Tallinn, che ha collegato una delle tre junction box realizzate a terra alle prese della nave. Dopo il completamento dei collegamenti, è stato verificato anche il corretto trasferimento dei dati tra i sistemi di bordo e il SCADA di controllo installato nella cabina del Molo Garibaldi, dotata di due convertitori di frequenza e quattro trasformatori, in grado di gestire una potenza disponibile di 10 MW. Bruno Pisano, Commissario Straordinario dell'AdSp, ha dichiarato: Il collaudo di oggi si è concluso con esito positivo: è iniziato un percorso che, attraverso ulteriori test, consentirà alle navi di allacciarsi alla rete elettrica di banchina e spegnere i generatori di bordo. È un impegno assunto con la città e con l'Amministrazione comunale, in particolare verso i quartieri che si affacciano sull'area portuale. Ringrazio Mont-Ele, Shore Link e MSC Crociere per la collaborazione che ha reso possibile questo primo importante traguardo. Il nostro piano complessivo sul cold ironing è ambizioso e prevede altri tre impianti: uno a servizio del nuovo molo crociere su Calata Paita e due per l'area commerciale. Michele Francioni, Chief Energy Transition Officer di MSC Crociere, ha aggiunto: Siamo orgogliosi di essere la prima compagnia a sperimentare il cold ironing in un porto italiano. Questa tecnologia consente di spegnere i motori durante la sosta, azzerando le emissioni locali. I test a La Spezia sono fondamentali per garantire la piena compatibilità tra nave e infrastruttura di banchina. Il loro successo è il risultato della proficua collaborazione tra i tecnici di MSC, i responsabili dell'AdSp e la ditta costruttrice dell'impianto. L'adozione crescente dello shore power sarà decisiva per una crocieristica sempre più



Messaggero Marittimo

La Spezia

sostenibile. I prossimi test riguarderanno la connessione elettrica e i livelli di alimentazione, fasi che consentiranno alle navi di spegnere i motori una volta ormeggiate al Molo Garibaldi. Alle operazioni hanno partecipato, oltre a Mont-Ele e Shore Link, anche il personale di bordo MSC, gli addetti di Spezia & Carrara Cruise Terminal, i tecnici della Direzione Lavori dell'AdSp e gli operatori della ditta SEMP, che in futuro gestiranno le connessioni operative tra banchina e nave.

Messaggero Marittimo

La Spezia

Roberto Vidoni e Antonio Suraci di Autamarocchi, auspicando una rapida adozione degli standard eFTI da parte del legislatore nazionale. Marco Manfredini, COO di Gruber Logistics: Abbiamo dimostrato che la digitalizzazione elimina la ridondanza dei dati e la necessità della carta, migliorando trasparenza e efficienza. È un passo concreto per la logistica europea. Abramo Vincenzi, CEO di Accudire: Questo test rappresenta un modello avanzato di collaborazione pubblico-privato in chiave digitale, fondato su processi integrati e interoperabili. Luca Abatello, CEO di Circle Group: I piloti di La Spezia e Trieste sono un risultato tangibile verso una logistica europea digitale, sostenibile e competitiva. L'interconnessione tra piattaforme pubbliche e private riduce i costi, semplifica le procedure e rafforza la cooperazione internazionale, in linea con il Green Deal e il regolamento eFTI. Verso una logistica europea senza carta Le sperimentazioni di La Spezia e Trieste confermano il ruolo dell'Italia come laboratorio d'eccellenza per la digitalizzazione dei trasporti. L'integrazione tra piattaforme pubbliche e sistemi privati, testata con successo, apre la strada a procedure doganali più snelle, tempi ridotti e minore impatto ambientale, grazie alla progressiva eliminazione della documentazione cartacea e all'adozione di standard comuni a livello europeo.

Port Logistic Press

La Spezia

Porto della Spezia: elettrificazione delle banchine, successo dei primi test su MSC Crociere

LA SPEZIA - Elettrificazione delle banchine: l'ADSP MLOR, prima in Italia sul fronte del cold ironing, ha effettuato oggi i primi importanti test tra la cabina di trasformazione e la nave MSC Seaview, attraccata su Molo Garibaldi, con l'ausilio dello speciale robot, acquistato in Estonia dall'ADSP, che ha portato i cavi per l'alimentazione elettrica a bordo. I test sono stati in collaborazione con MSC **Crociere**, compagnia all'avanguardia nella predisposizione delle navi per lo shore power. Le operazioni hanno avuto l'obiettivo di testare il corretto funzionamento del sistema di connessione tra la rete di distribuzione elettrica in banchina e la nave, degli impianti e delle attrezzature realizzati dall'AdSP, nonché per definire in dettaglio le procedure che dovranno adottarsi per rendere le manovre sicure ed efficienti. Le prove hanno avuto esito positivo, nonostante la complessità tecnico-organizzativa del lavoro che ha richiesto una stretta collaborazione e un coordinamento efficace tra le diverse parti coinvolte. I lavori in fase di collaudo, di grande importanza al fine di valutare in concreto il sistema e pianificare le ulteriori attività che dovranno essere svolte per consentire la connessione tra le reti di banchina e la nave all'ormeggio in totale sicurezza, sono stati realizzati per conto dell'AdSP dall'Impresa MONT-ELE Srl, aggiudicatasi a suo tempo l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione della cabina di trasformazione, per un importo di poco superiore ai 7 Mln di euro, e che ha concluso i lavori lo scorso agosto. Protagonista del test odierno è stato il Cable Management System (CMS) fornito dalla Shore Link di Tallinn che ha collegato una delle tre Junction Box, realizzate a terra, alle prese della nave. Una volta completati i collegamenti dei cavi di distribuzione, si è proceduto a verificare il corretto trasferimento di informazioni tra bordo nave e il sistema SCADA di controllo del sistema, presente nella cabina di trasformazione del Molo Garibaldi, e nella quale sono stati installati i convertitori di frequenza (due) e i trasformatori (quattro), necessari per gestire la potenza attualmente disponibile, pari a 10MW. Questo il commento del Commissario Straordinario dell'AdSP, Bruno Pisano: "Il collaudo realizzato oggi si è concluso positivamente. E' iniziato un percorso che, attraverso ulteriori e necessari test, consentirà alle navi di allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i generatori di bordo. E' un impegno che ci eravamo assunti, anche attraverso l'interlocuzione e la condivisione con l'Amministrazione Comunale, che stiamo mantenendo e che risponde alle esigenze della città, in particolare dei quartieri prospicienti l'area portuale dove insiste il Molo Garibaldi. Ringrazio Mont-Ele e Shore Link, nostri fornitori, e MSC **Crociere** che ci ha consentito di utilizzare la nave Seaview per effettuare l'operazione di stamani. Il piano complessivo relativo al cold ironing è ambizioso e prevede altri tre impianti, uno a servizio del nuovo molo **crociere** su Calata Paita



10/21/2025 17:53 Ufficio Stampa

LA SPEZIA - Elettrificazione delle banchine: l'ADSP MLOR, prima in Italia sul fronte del cold ironing, ha effettuato oggi i primi importanti test tra la cabina di trasformazione e la nave MSC Seaview, attraccata su Molo Garibaldi, con l'ausilio dello speciale robot, acquistato in Estonia dall'ADSP, che ha portato i cavi per l'alimentazione elettrica a bordo. I test sono stati in collaborazione con MSC Crociere, compagnia all'avanguardia nella predisposizione delle navi per lo shore power. Le operazioni hanno avuto l'obiettivo di testare il corretto funzionamento del sistema di connessione tra la rete di distribuzione elettrica in banchina e la nave, degli impianti e delle attrezzature realizzati dall'AdSP, nonché per definire in dettaglio le procedure che dovranno adottarsi per rendere le manovre sicure ed efficienti. Le prove hanno avuto esito positivo, nonostante la complessità tecnico-organizzativa del lavoro che ha richiesto una stretta collaborazione e un coordinamento efficace tra le diverse parti coinvolte. I lavori in fase di collaudo, di grande importanza al fine di valutare in concreto il sistema e pianificare le ulteriori attività che dovranno essere svolte per consentire la connessione tra le reti di banchina e la nave all'ormeggio in totale sicurezza, sono stati realizzati per conto dell'AdSP dall'Impresa MONT-ELE Srl, aggiudicatasi a suo tempo l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione della cabina di trasformazione, per un importo di poco superiore ai 7 Mln di euro, e che ha concluso i lavori lo scorso agosto. Protagonista del test odierno è stato il Cable Management System (CMS) fornito dalla Shore Link di Tallinn che ha collegato una delle tre Junction Box, realizzate a terra, alle prese della nave. Una volta completati i collegamenti dei cavi di distribuzione, si è proceduto a verificare il corretto trasferimento di informazioni tra bordo nave e il sistema SCADA di controllo del sistema, presente nella cabina di trasformazione del Molo Garibaldi, e nella quale sono stati installati i convertitori di

Port Logistic Press

La Spezia

e gli altri due a servizio della parte commerciale". Michele Francioni, Chief Energy Transition Officer di MSC **Crociere**, ha detto che "MSC **Crociere** è particolarmente orgogliosa di essere la prima compagnia a sperimentare il cold ironing in un porto italiano, confermando così il proprio supporto all'utilizzo di una tecnologia che permette di spegnere i motori durante la sosta in porto, azzerando di fatto le emissioni. I test effettuati a La Spezia sono molto importanti, perché finalizzati a garantire la piena compatibilità tra nave e infrastruttura di distribuzione portuale. Il loro successo è frutto anche alla proficua collaborazione instauratasi fra i tecnici di MSC **Crociere**, i responsabili dell'AdSP e la ditta costruttrice dell'impianto. Siamo fiduciosi che l'utilizzo crescente del cold ironing contribuirà in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni e allo sviluppo sempre più sostenibile dell'industria crocieristica". I test successivi a quello di ieri, che ha interessato le strutture e il robot, riguarderanno la connessione elettrica e i livelli di alimentazione, che permetteranno alle navi di spegnere i motori una volta attraccate al Molo Garibaldi. Le operazioni hanno coinvolto diverse Imprese, oltre alla Mont-Ele e alla Shore Link, il personale di bordo della nave MSC, il personale di terra della società Spezia e Carrara Cruise Terminal, concessionaria del servizio di accoglienza passeggeri nel porto della Spezia, i tecnici della Direzione Lavori dell'AdSP e gli operatori della ditta SEMP che dovranno poi concretamente utilizzare le attrezzature per consentire la connessione delle navi dal momento in cui l'impianto potrà essere definitivamente messo in esercizio. LA SPEZIA - Sono i piccoli gesti a fare la differenza, lo sanno bene i.

I porti di La Spezia e Trieste protagonisti del progetto europeo per la digitalizzazione dei trasporti, dei controlli e della logistica

Redazione Seareporter

Ott 21, 2025 Circle Group PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan, a capo dell'omonimo Gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, oltre che nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica insieme a Autamarocchi, Gruber Logistics, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed ACCUDIRE Srl, ha preso parte a una doppia dimostrazione del progetto europeo eFTI4EU, finanziati dall'Unione Europea, con l'obiettivo di validare il flusso digitale dei dati tra sistemi logistici e piattaforme pubbliche. Le attività hanno riguardato due casi pilota distinti: uno presso il Porto di La Spezia, focalizzato su un flusso import intermodale (sinergico anche col progetto EU Keystone), e l'altro presso il Porto di Trieste, relativo a un trasporto export intermodale. Entrambe le iniziative rappresentano un passo concreto verso una logistica sempre più interoperabile, efficiente e sostenibile, in linea con gli obiettivi del Regolamento eFTI e del Green Deal europeo. Il pilota di La Spezia ha riguardato un trasporto dal porto ligure all'Interporto di Bologna, relativo a un container di merce, gestita da Gruber Logistics. Nel corso della sperimentazione del flusso import intermodale sono stati verificati la trasmissione automatica dei dati di ETA (Estimated Time of Arrival) dal sistema TMS di Gruber Logistics alla piattaforma KEYSTONE, la generazione e condivisione del documento e-CMR in formato elettronico e la piena interoperabilità tra sistemi EFTI platform ed eFTI gate Italy, nonché il PCS (port Community System) del Porto di La Spezia con l'obiettivo di eliminare inserimenti manuali e ridondanze di dati permettendo alle Autorità di Controllo un check digitale semplificato e automatizzato. Nell'ambito delle attività di sperimentazione congiunta, ha avuto luogo anche il secondo pilota, che ha coinvolto il porto di Trieste e ha interessato un trasporto transnazionale dall'Austria all'Italia, passando per la Slovenia, con un'operazione poi di export extra UE dal porto di Trieste. Durante il pilota è stato effettuato un controllo della Polizia Stradale presso l'Interporto di Trieste a Ferneti, vicino al confine di Stato, nel corso del quale è stata verificata la documentazione elettronica tramite l'applicazione pilota collegata al nodo nazionale eFTI Gate Italy. Quest'ultimo ha comunicato con l'eFTI Platform, recuperando i dati del trasporto attraverso l'utilizzo della e-CMR, creata dallo spedizioniere mittente e firmata dall'autista incaricato del ritiro. Nel quadro di questo progetto è stata inoltre testata la comunicazione diretta tra la piattaforma eFTI di Circle e la piattaforma ExAc di ACCUDIRE, startup digitale innovativa per la gestione dei processi informativi e documentali lungo le supply chain globali, e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM). Il test ha coinvolto, inoltre, tutti gli attori della



Ott 21, 2025 Circle Group - PMI Innovativa quotata sul mercato Euronext Growth Milan, a capo dell'omonimo Gruppo specializzato nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, oltre che nella consulenza internazionale sui temi del Green Deal e della transizione energetica - insieme a Autamarocchi, Gruber Logistics, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed ACCUDIRE Srl, ha preso parte a una doppia dimostrazione del progetto europeo eFTI4EU, finanziati dall'Unione Europea, con l'obiettivo di validare il flusso digitale dei dati tra sistemi logistici e piattaforme pubbliche. Le attività hanno riguardato due casi pilota distinti: uno presso il Porto di La Spezia, focalizzato su un flusso import intermodale (sinergico anche col progetto EU Keystone), e l'altro presso il Porto di Trieste, relativo a un trasporto export intermodale. Entrambe le iniziative rappresentano un passo concreto verso una logistica sempre più interoperabile, efficiente e sostenibile, in linea con gli obiettivi del Regolamento eFTI e del Green Deal europeo. Il pilota di La Spezia ha riguardato un trasporto dal porto ligure all'Interporto di Bologna, relativo a un container di merce, gestita da Gruber Logistics. Nel corso della sperimentazione del flusso import intermodale sono stati verificati la trasmissione automatica dei dati di ETA (Estimated Time of Arrival) dal sistema TMS di Gruber Logistics alla piattaforma KEYSTONE, la generazione e condivisione del documento e-CMR in formato elettronico e la piena interoperabilità tra sistemi EFTI platform ed eFTI gate Italy, nonché il PCS (port Community System) del Porto di La Spezia con l'obiettivo di eliminare inserimenti manuali e ridondanze di dati permettendo alle Autorità di Controllo un check digitale semplificato e automatizzato. Nell'ambito delle attività di sperimentazione congiunta, ha avuto luogo anche il secondo pilota,

Sea Reporter

La Spezia

filiere: Autamarocchi, in qualità di spedizioniere/mittente, che ha generato la e-CMR sulla TFP per poi firmarla digitalmente in ExAc, geolocalizzandola e notarizzandola in Blockchain; l'autista, tramite la TFP Driver App, che prima della partenza verso il Porto di Trieste ha verificato i dati di carico e trasmesso il documento per la firma in ExAc, che ha gestito l'interazione con AIDA, software dell'Agenzia delle Dogane, per il recupero del codice univoco per automatizzare l'accesso ai varchi. Il flusso informativo è stato poi condiviso in tempo reale tra le piattaforme coinvolte, fino ai nodi logistici e doganali, grazie al Node Sinfomar Connector. La presa in carico e la firma finale è stata effettuata dal terminal HHLA PLT presso il porto di Trieste. Durante il trasporto, la Polizia Stradale ha poi effettuato i controlli digitali eFTI sull'autista e sul documento di trasporto, e-CMR contribuendo alla verifica e validazione operativa del nuovo sistema. Il flusso digitale completo delle informazioni tra operatori privati e autorità pubbliche è stato sperimentato con successo: la documentazione elettronica del viaggio è stata generata, firmata e condivisa digitalmente lungo tutta la catena logistica dal mittente all'autista fino all'Agenzia delle Dogane che ha potuto ricevere e validare i dati in tempo reale. Il controllo finale della Polizia Stradale nei pressi del porto di Trieste ha confermato la solidità del processo e la possibilità di sostituire integralmente i documenti cartacei con flussi digitali sicuri e verificabili, che poi hanno consentito anche i flussi digitali per l'esportazione verso un paese extra EU. Il successo del pilot e-CMR che abbiamo concluso, dimostra una cosa fondamentale: la dematerializzazione e la piena interoperabilità tra tutti gli attori della supply chain non sono più solo un'opportunità, ma una necessità strategica a livello europeo » hanno dichiarato Roberto Vidoni, CEO di Autamarocchi, e Antonio Suraci, Program Manager Innovazione di Autamarocchi «Per questo continuano Vidoni e Suraci auspichiamo una forte accelerazione nell'adozione di questi standard da parte del legislatore e un rapido recepimento da parte degli enti regolatori nazionali. Come azienda leader nel trasporto FTL intermodale e container marittimo, abbiamo identificato un enorme valore aggiunto. I benefici principali sono chiari: riduzione dei costi, un significativo efficientamento dei processi e una compliance normativa più snella ». Marco Manfredini, Chief Operating Officer di Gruber Logistics ha dichiarato: Questo test rappresenta un traguardo concreto verso la piena digitalizzazione del trasporto merci. Abbiamo dimostrato che l'uso combinato di piattaforme interoperabili quali il nostro TMS, la piattaforma Keystone, l'eFTI platform e piattaforme per la gestione di documenti elettronici può consentire di eliminare completamente la carta, migliorare la trasparenza e semplificare i controlli. Non si tratta solo di evitare la compilazione cartacea ma di evitare alla base la ridondanza nell'imputazione di dati; un passo avanti per la logistica europea e un esempio di come la collaborazione tra industria, ricerca e istituzioni possa accelerare l'innovazione nel settore. La sperimentazione condotta costituisce un'iniziativa di valore straordinario nel contesto europeo ha dichiarato Abramo Vincenzi, CEO di Accudire Srl distinguendosi per il suo carattere fortemente innovativo. L'impiego di tecnologie avanzate e la gestione di processi operativi integrati hanno consentito di realizzare un modello all'avanguardia, fondato su un'interazione digitale fluida ed efficace tra

Sea Reporter

La Spezia

operatori economici privati e autorità pubbliche. Si tratta di un risultato che testimonia l'impegno concreto verso la modernizzazione dei sistemi e il rafforzamento della collaborazione pubblico-privato in chiave digitale e come ACCUDIRE siamo fieri e lieti di esserne parte. Questi piloti ha dichiarato Luca Abatello, CEO di Circle Group rappresentano un risultato concreto nel percorso verso una logistica europea pienamente digitale, interoperabile e sostenibile. L'interconnessione tra piattaforme pubbliche e private dimostra come la collaborazione e la condivisione dei dati possano migliorare la competitività del settore, ridurre gli oneri amministrativi e favorire una gestione più trasparente ed efficiente delle operazioni. Siamo orgogliosi che questa sperimentazione (anche grazie a MILOS e alla nostra eFTI Platform) possa conciliare innovazione tecnologica, cooperazione internazionale (sia B2B sia B2A) e attenzione alla sostenibilità, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, del Regolamento eFTI e dei principi del piano industriale Connect 4 Agile Growth. La dimostrazione ha messo in evidenza come l'integrazione tra piattaforme pubbliche e sistemi privati possa semplificare le procedure doganali, ridurre tempi e costi operativi e favorire una gestione più sostenibile dei flussi informativi lungo la catena logistica. I test rientrano nelle attività di collaborazione tra i progetti europei eFTI4EU e KEYSTONE, entrambi impegnati nello sviluppo di soluzioni digitali per il trasporto merci e la semplificazione degli scambi informativi tra operatori logistici, autorità pubbliche e istituzioni doganali.

Shipping Italy

La Spezia

Nel porto di Spezia effettuato il primo test per il cold ironing su navi da crociera

Il primo test per il cold ironing per le navi da crociera ormeggiate nel porto di La Spezia è stato effettuato. Lo ha reso noto la locale Autorità di sistema portuale, che ha svolto le prove in collaborazione con Msc Crociere, collegando la cabina di trasformazione e la nave Msc Seaview, attraccata su Molo Garibaldi, con l'ausilio dello speciale robot, acquistato in Estonia dall'Adsp, che ha portato i cavi per l'alimentazione elettrica a bordo. Le operazioni hanno avuto l'obiettivo di testare il corretto funzionamento del sistema di connessione tra la rete di distribuzione elettrica in banchina e la nave, degli impianti e delle attrezzature realizzati dall'AdSP, nonché per definire in dettaglio le procedure che dovranno adottarsi per rendere le manovre sicure ed efficienti: "Le prove hanno avuto esito positivo, nonostante la complessità tecnico-organizzativa del lavoro che ha richiesto una stretta collaborazione e un coordinamento efficace tra le diverse parti coinvolte. I lavori in fase di collaudo, di grande importanza al fine di valutare in concreto il sistema e pianificare le ulteriori attività che dovranno essere svolte per consentire la connessione tra le reti di banchina e la nave all'ormeggio in totale sicurezza, sono stati realizzati per conto dell'AdSP dall'Impresa Mont-Ele Srl, aggiudicatasi a suo tempo l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione della cabina di trasformazione, per un importo di poco superiore ai 7 milioni di euro, e che ha concluso i lavori lo scorso agosto". La nota dell'Adsp ha spiegato che "protagonista del test odierno è stato il Cable Management System fornito dalla Shore Link di Tallinn che ha collegato una delle tre Junction Box, realizzate a terra, alle prese della nave. Una volta completati i collegamenti dei cavi di distribuzione, si è proceduto a verificare il corretto trasferimento di informazioni tra bordo nave e il sistema Scada di controllo del sistema, presente nella cabina di trasformazione del Molo Garibaldi, e nella quale sono stati installati i convertitori di frequenza (due) e i trasformatori (quattro), necessari per gestire la potenza attualmente disponibile, pari a 10MW". "Il collaudo realizzato oggi si è concluso positivamente. È iniziato un percorso che, attraverso ulteriori e necessari test, consentirà alle navi di allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i generatori di bordo. È un impegno che ci eravamo assunti, anche attraverso l'interlocuzione e la condivisione con l'Amministrazione Comunale, che stiamo mantenendo e che risponde alle esigenze della città, in particolare dei quartieri prospicienti l'area portuale dove insiste il Molo Garibaldi. Il piano complessivo relativo al cold ironing è ambizioso e prevede altri tre impianti, uno a servizio del nuovo molo crociere su Calata Paita e gli altri due a servizio della parte commerciale" ha commentato il commissario straordinario dell'AdSP, Bruno Pisano. Michele Francioni, Chief Energy Transition Officer di Msc Crociere, ha aggiunto: "Msc Crociere è particolarmente orgogliosa di essere la prima compagnia



Porti L'ente ha comunicato l'esito positivo dalla prima prova effettuata al Molo Garibaldi con la nave Msc Seaview di REDAZIONE SHIPPING ITALY il primo test per il cold ironing per le navi da crociera ormeggiate nel porto di La Spezia è stato effettuato. Lo ha reso noto la locale Autorità di sistema portuale, che ha svolto le prove in collaborazione con Msc Crociere, collegando la cabina di trasformazione e la nave Msc Seaview, attraccata su Molo Garibaldi, con l'ausilio dello speciale robot, acquistato in Estonia dall'Adsp, che ha portato i cavi per l'alimentazione elettrica a bordo. Le operazioni hanno avuto l'obiettivo di testare il corretto funzionamento del sistema di connessione tra la rete di distribuzione elettrica in banchina e la nave, degli impianti e delle attrezzature realizzati dall'AdSP, nonché per definire in dettaglio le procedure che dovranno adottarsi per rendere le manovre sicure ed efficienti: "Le prove hanno avuto esito positivo, nonostante la complessità tecnico-organizzativa del lavoro che ha richiesto una stretta collaborazione e un coordinamento efficace tra le diverse parti coinvolte. I lavori in fase di collaudo, di grande importanza al fine di valutare in concreto il sistema e pianificare le ulteriori attività che dovranno essere svolte per consentire la connessione tra le reti di banchina e la nave all'ormeggio in totale sicurezza, sono stati realizzati per conto dell'AdSP dall'Impresa Mont-Ele Srl, aggiudicatasi a suo tempo l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione della cabina di trasformazione, per un importo di poco superiore ai 7 milioni di euro, e che ha concluso i lavori lo scorso agosto". La nota dell'Adsp ha spiegato che "protagonista del test odierno è stato il Cable Management System fornito dalla Shore Link di Tallinn che ha collegato una delle tre Junction Box, realizzate a terra, alle prese della nave. Una volta completati i collegamenti dei cavi di distribuzione, si è proceduto a verificare il corretto trasferimento di informazioni tra bordo nave e il sistema Scada di controllo del

Shipping Italy

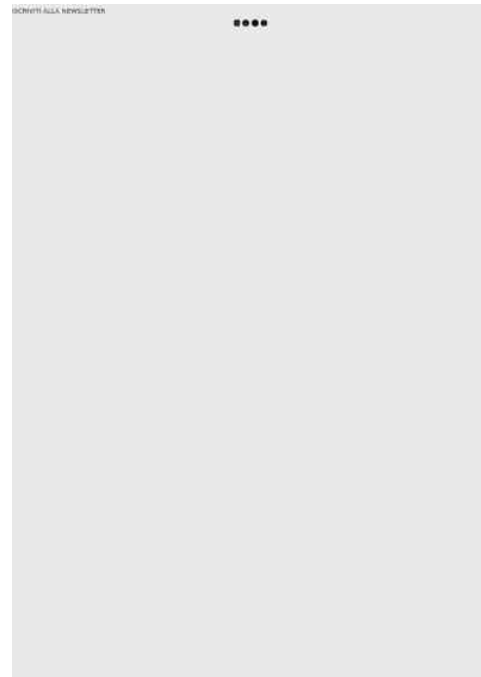
La Spezia

a sperimentare il cold ironing in un porto italiano, confermando così il proprio supporto all'utilizzo di una tecnologia che permette di spegnere i motori durante la sosta in porto, azzerando di fatto le emissioni. Siamo fiduciosi che l'utilizzo crescente del cold ironing contribuirà in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni e allo sviluppo sempre più sostenibile dell'industria crocieristica". I test successivi a quello di ieri, che ha interessato le strutture e il robot, riguarderanno la connessione elettrica e i livelli di alimentazione, che permetteranno alle navi di spegnere i motori una volta attraccate al Molo Garibaldi: "Le operazioni hanno coinvolto diverse Imprese, oltre alla Mont-Ele e alla Shore Link, il personale di bordo della nave Msc, il personale di terra della società Spezia e Carrara Cruise Terminal, concessionaria del servizio di accoglienza passeggeri nel porto della Spezia, i tecnici della Direzione Lavori dell'AdSP e gli operatori della ditta Semp che dovranno poi concretamente utilizzare le attrezzature per consentire la connessione delle navi dal momento in cui l'impianto potrà essere definitivamente messo in esercizio" ha concluso la nota.

La Spezia e Trieste guidano la digitalizzazione della logistica europea

Transportonline

Porti italiani protagonisti del progetto europeo eFTI4EU per una supply chain paperless, interoperabile e sostenibile. I porti di La Spezia e Trieste sono al centro del progetto europeo eFTI4EU, finalizzato alla digitalizzazione della logistica, alla semplificazione dei controlli e alla piena interoperabilità tra operatori logistici, autorità pubbliche e piattaforme digitali. L'Italia è protagonista con due casi pilota, grazie alla partecipazione di Circle Group, Autamarocchi, Gruber Logistics, ACCUDIRE e le Autorità Portuali del Mar Ligure Orientale e del Mare Adriatico Orientale. Cos'è eFTI4EU e perché è strategico. Il progetto eFTI4EU - finanziato dall'Unione Europea - ha l'obiettivo di testare l'uso di dati elettronici nel trasporto merci. L'obiettivo è una logistica paperless, più efficiente, sicura e sostenibile, in linea con il Green Deal europeo e il Regolamento eFTI. Pilota a La Spezia: flusso import intermodale digitale. Nel porto di La Spezia è stato simulato un trasporto intermodale import verso l'Interporto di Bologna. Il test ha coinvolto: Trasmissione automatica dei dati ETA dal TMS di Gruber Logistics a Keystone Creazione e firma elettronica del documento e-CMR Interoperabilità tra la eFTI Platform, eFTI Gate Italy e il Port Community System (PCS) del porto. Obiettivo: eliminare la carta, ridurre l'immissione manuale dei dati e facilitare i controlli digitali da parte delle autorità. Pilota a Trieste: flusso export transnazionale. Il secondo test ha riguardato un trasporto export dall'Austria al Porto di Trieste, via Slovenia, con controllo doganale digitale a Ferneti. Utilizzo dell'app pilota collegata a eFTI Gate Italy. Comunicazione con la eFTI Platform per la verifica in tempo reale dell'e-CMR. Coinvolgimento di ACCUDIRE per l'interazione con ADM e AIDA. La Polizia Stradale ha validato l'intero flusso digitale durante il trasporto, confermando l'efficacia del sistema. Interoperabilità e blockchain per una logistica integrata. Durante la sperimentazione sono stati testati: Firma digitale dell'e-CMR tramite piattaforma ExAc. Notarizzazione in Blockchain. Integrazione con il sistema doganale AIDA per la generazione automatica dei codici di accesso. Condivisione in tempo reale dei dati lungo tutta la supply chain. Il test si è concluso con successo al Terminal HHLA PLT nel porto di Trieste. Voci dai protagonisti: interoperabilità e innovazione. I partner coinvolti hanno sottolineato il valore strategico del progetto: Autamarocchi: 'La dematerializzazione è ormai una necessità europea.' Gruber Logistics: 'Abbiamo eliminato la carta e migliorato trasparenza ed efficienza.' ACCUDIRE: 'Un modello d'interazione digitale pubblico-privato d'avanguardia.' Circle Group: 'Collaborazione e interoperabilità per una logistica sostenibile.' Italia in prima linea nella digitalizzazione della logistica. Il successo dei piloti eFTI4EU dimostra che la digitalizzazione della logistica è possibile e realizzabile oggi. L'Italia si conferma un hub di innovazione nella supply chain europea, grazie a tecnologie come eFTI, e-CMR,



Blockchain e sistemi doganali integrati. Il futuro del trasporto merci è digitale, e i porti italiani stanno guidando questa trasformazione. Contatta Circle Group

Messaggero Marittimo

Ravenna

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Ravenna

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

Nella valigia aveva una pistola semiautomatica. Turista americano denunciato dopo i controlli al Terminal Crociere di Ravenna

All'interno del proprio bagaglio aveva una pistola semiautomatica di marca "BROWNING" calibro 6,35, munita di caricatore con 6 cartucce e colpo camerato. Se ne sono accorti gli agenti della Polizia di Frontiera della Questura di **Ravenna** durante le normali verifiche, tramite sistemi di controllo scanner a raggi X, a cui sono sottoposti i bagagli dei passeggeri che transitano nel Terminal Crociere del **porto** di **Ravenna**. L'uomo, un turista di nazionalità statunitense di settantasette anni, ha dichiarato che l'arma era stata accidentalmente dimenticata all'interno dello zaino solitamente utilizzato per le uscite di pesca. In seguito ad accertamenti, che hanno confermato che l'uomo era munito di regolare **porto** d'armi rilasciato dal paese di provenienza, si è potuto appurare che il turista americano era atterrato presso l'aeroporto di Venezia insieme al figlio per poi giungere presso il **Porto** di **Ravenna** e poter raggiungere la Croazia. e Effettuate le attività di controllo, che hanno coinvolto anche il personale della Squadra Mobile, l'arma è stata sottoposta a sequestro e l'uomo deferito all'Autorità Giudiziaria in ordine al reato di **porto** d'armi abusivo sul territorio italiano.



Nello zaino di un crocierista spunta una pistola semiautomatica

Nella giornata di ieri, la Polizia di Stato di **Ravenna** ha sequestrato un'arma detenuta irregolarmente nel bagaglio di un passeggero. La segnalazione pervenuta alla Polizia di Frontiera della Questura di **Ravenna** è avvenuta in seguito a delle normali verifiche tramite sistemi di controllo scanner a raggi X a cui sono sottoposti, in modo rapido e non invasivo, i bagagli dei passeggeri che transitano nel Terminal Crociere del **porto** di **Ravenna**, al fine di individuare merci illegali, nascoste o non dichiarate. L'uomo, un turista di nazionalità statunitense di settantasette anni, era atterrato presso l'aeroporto di Venezia insieme al figlio per poi giungere presso il **Porto** di **Ravenna** e poter raggiungere la Croazia. L'uomo deteneva all'interno del proprio bagaglio una pistola semiautomatica di marca "BROWNING", calibro 6.35, munita di caricatore con 6 cartucce e colpo camerato. In seguito ad accertamenti, si è potuto appurare come il turista fosse munito di regolare **porto** d'armi rilasciato dal paese di provenienza. L'uomo ha dichiarato, infatti, che l'arma era stata accidentalmente dimenticata all'interno dello zaino, solitamente utilizzato per le uscite di pesca. Effettuate le attività di controllo, che hanno coinvolto anche il personale della Squadra Mobile, l'arma è stata sottoposta a sequestro e l'uomo è stato deferito all'Autorità Giudiziaria in ordine al reato di **porto** d'armi abusivo sul territorio italiano.



Tele Romagna 24

Ravenna

RAVENNA: Controlli al porto, sequestrata un'arma

La polizia di **Ravenna** ha sequestrato un'arma detenuta irregolarmente nel bagaglio di un passeggero in transito nel Terminal Crociere del **porto** di **Ravenna**. L'uomo, un turista di nazionalità statunitense di settantasette anni, era atterrato all'aeroporto di Venezia insieme al figlio per poi giungere al **Porto** di **Ravenna** e infine raggiungere la Croazia. All'interno del bagaglio aveva una pistola semiautomatica di marca "BROWNING" calibro 6,35, munita di caricatore con 6 cartucce e colpo camerato. Dagli accertamenti è emerso che l'uomo è munito di regolare **porto** d'armi rilasciato dal paese di provenienza. Ha dichiarato che l'arma era stata accidentalmente dimenticata all'interno dello zaino solitamente utilizzato per le uscite di pesca. L'arma è stata sequestrata e l'uomo deferito all'Autorità Giudiziaria per **porto** d'armi abusivo sul territorio italiano.



Messaggero Marittimo

Marina di Carrara

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Marina di Carrara

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

Informatore Navale

Livorno

L'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato all'evento "The technical means of professional skills updating" a Genova

. AdSP Livorno, alta formazione in vetrina a **Genova** Ente presente alla Port&ShippingTech International Conference, evento di punta della Genoa Shipping Week . 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.



Messaggero Marittimo

Livorno

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Livorno

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

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. Si è svolto martedì 21 ottobre, nella Sala Marconi dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale, l'incontro di approfondimento 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. Un confronto con i rappresentanti di Guardia Costiera, Prefettura, Protezione Civile Regionale, Vigili del Fuoco, Arpa sulla gestione della risposta condivisa a un'emergenza di Livello 2. Il Presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo, nell'augurare buon lavoro ai partecipanti, ha sottolineato "l'importanza della collaborazione istituzionale su un unico grande progetto che è quello della tutela dell'ambiente e del mare, che vede affiancati le istituzioni e il cluster marittimo con il coordinamento sinergico del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, del Ministero per la Protezione Civile e le Politiche del mare e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti". L'Adsp, in particolare, è impegnata nella realizzazione dei dragaggi, tema centrale delle proprie attività per garantire il fondale necessario alla fruibilità **portuale**. Una materia con una normativa complessa ma che gioca un ruolo determinante per l'efficienza della portualità. **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale Questo è un articolo pubblicato il 21-10-2025 alle 13:49 sul giornale del 22 ottobre 2025 0 letture.



Piano dei porti, ora tocca a Montalto di Castro

Convegno sabato 25 ottobre ore 18 presso il teatro Lea Padovani Alessandra Rosati MONTALTO DI CASTRO - Sabato 25 ottobre, alle ore 18, presso il teatro comunale Lea Padovani, si terrà il convegno dal titolo "Piano Porti Regione Lazio - Progettualità sul Comune di Montalto di Castro", un importante momento di confronto e approfondimento sul futuro delle infrastrutture portuali nel territorio. L'evento si inserisce all'interno della manifestazione "Festival del pescato locale" che si svolgerà durante il fine settimana, patrocinata dalla Regione Lazio, dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, dal GAL Lazio e da Feampa. Alla tavola rotonda parteciperanno autorevoli rappresentanti istituzionali e del settore, tra cui il deputato Mauro Rotelli, in rappresentanza della Commissione Infrastrutture della Camera dei Deputati, i consiglieri regionali Daniele Sabatini e Giulio Zelli, i rappresentanti dell'**Autorità Portuale** di Civitavecchia e della Capitaneria di Porto di Civitavecchia. Nell'incontro, che avrà un taglio istituzionale, verrà illustrata ai cittadini l'importanza del Piano dei Porti approvato dalla Regione Lazio, nonché lo stato di avanzamento del progetto che l'Amministrazione Comunale di Montalto di Castro sta portando avanti per realizzare questa importantissima opera sul proprio territorio, e sarà un primo momento di confronto tra istituzioni, associazioni di categoria e realtà locali legate alla pesca e al diporto, nell'intento di coinvolgere attivamente il tessuto economico e sociale del territorio. Tutti i cittadini montaltesi sono invitati a partecipare, così come tutti coloro i quali vorranno contribuire allo sviluppo sostenibile e strategico del porto di Montalto di Castro. «Siamo molto soddisfatti del progetto di sviluppo del porto turistico di Montalto di Castro - dichiara il Sindaco Emanuela Socciarelli. Un'opportunità strategica per valorizzare il nostro territorio e generare nuove occasioni di crescita economica e sociale. Il sostegno della Regione Lazio rappresenta un importante segnale di attenzione verso il nostro Comune, che saprà tradurre queste progettualità in un concreto miglioramento della qualità della vita per cittadini e visitatori. Grazie a questo ulteriore passo in avanti, e agli incarichi che l'amministrazione sta portando avanti con metodo e continuità, la nostra città potrà presto beneficiare di un'opera pubblica di fondamentale importanza per il futuro della comunità». Sulla stessa linea l'assessore all'Urbanistica e Demanio, Marco Fedele, che ha aggiunto: «Il piano **portuale** regionale apre la strada a uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio montaltese, mettendo al centro la nautica ed il turismo quali elementi trainanti per lo sviluppo del nostro litorale. Il porto turistico rappresenta una straordinaria occasione per rilanciare l'economia locale, in particolare quella nautica peschereccia e da diporto, e valorizzare le potenzialità di Montalto di Castro, in un percorso condiviso con tutte le realtà del territorio. Siamo soddisfatti che la Regione



Convegno sabato 25 ottobre ore 18 presso il teatro Lea Padovani Alessandra Rosati MONTALTO DI CASTRO - Sabato 25 ottobre, alle ore 18, presso il teatro comunale Lea Padovani, si terrà il convegno dal titolo "Piano Porti Regione Lazio - Progettualità sul Comune di Montalto di Castro", un importante momento di confronto e approfondimento sul futuro delle infrastrutture portuali nel territorio. L'evento si inserisce all'interno della manifestazione "Festival del pescato locale" che si svolgerà durante il fine settimana, patrocinata dalla Regione Lazio, dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, dal GAL Lazio e da Feampa. Alla tavola rotonda parteciperanno autorevoli rappresentanti istituzionali e del settore, tra cui il deputato Mauro Rotelli, in rappresentanza della Commissione Infrastrutture della Camera dei Deputati, i consiglieri regionali Daniele Sabatini e Giulio Zelli, i rappresentanti dell'Autorità Portuale di Civitavecchia e della Capitaneria di Porto di Civitavecchia. Nell'incontro, che avrà un taglio istituzionale, verrà illustrata ai cittadini l'importanza del Piano dei Porti approvato dalla Regione Lazio, nonché lo stato di avanzamento del progetto che l'Amministrazione Comunale di Montalto di Castro sta portando avanti per realizzare questa importantissima opera sul proprio territorio, e sarà un primo momento di confronto tra istituzioni, associazioni di categoria e realtà locali legate alla pesca e al diporto, nell'intento di coinvolgere attivamente il tessuto economico e sociale del territorio. Tutti i cittadini montaltesi sono invitati a partecipare, così come tutti coloro i quali vorranno contribuire allo sviluppo sostenibile e strategico del porto di Montalto di Castro. «Siamo molto soddisfatti del progetto di sviluppo del porto turistico di Montalto di Castro - dichiara il Sindaco Emanuela Socciarelli. Un'opportunità strategica per valorizzare il nostro territorio e generare nuove occasioni di crescita economica e sociale. Il sostegno della Regione Lazio rappresenta un importante segnale di attenzione verso il nostro Comune, che saprà tradurre queste

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

abbia deciso di inserire il nostro Comune tra quelli selezionati nel nuovo piano dei porti, riconoscendo l'importanza che il nostro territorio riveste all'interno dell'economia del mare laziale». Advertisement You can close Ad in 0 s Ads powered by ©riproduzione riservata.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Piano dei porti, ora tocca a Montalto di Castro

MONTALTO DI CASTRO - Sabato 25 ottobre, alle ore 18, presso il teatro comunale Lea Padovani, si terrà il convegno dal titolo "Piano Porti Regione Lazio - Progettualità sul Comune di Montalto di Castro", un importante momento di confronto e approfondimento sul futuro delle infrastrutture portuali nel territorio. L'evento si inserisce all'interno della manifestazione "Festival del pescato locale" che si svolgerà durante il fine settimana, patrocinata dalla Regione Lazio, dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, dal GAL Lazio e da Feampa. Alla tavola rotonda parteciperanno autorevoli rappresentanti istituzionali e del settore, tra cui il deputato Mauro Rotelli, in rappresentanza della Commissione Infrastrutture della Camera dei Deputati, i consiglieri regionali Daniele Sabatini e Giulio Zelli, i rappresentanti dell'Autorità Portuale di Civitavecchia e della Capitaneria di Porto di Civitavecchia. Nell'incontro, che avrà un taglio istituzionale, verrà illustrata ai cittadini l'importanza del Piano dei Porti approvato dalla Regione Lazio, nonché lo stato di avanzamento del progetto che l'Amministrazione Comunale di Montalto di Castro sta portando avanti per realizzare questa importantissima opera sul proprio territorio, e sarà un primo momento di confronto tra istituzioni, associazioni di categoria e realtà locali legate alla pesca e al diporto, nell'intento di coinvolgere attivamente il tessuto economico e sociale del territorio. Tutti i cittadini montaltesi sono invitati a partecipare, così come tutti coloro i quali vorranno contribuire allo sviluppo sostenibile e strategico del porto di Montalto di Castro. «Siamo molto soddisfatti del progetto di sviluppo del porto turistico di Montalto di Castro - dichiara il Sindaco Emanuela Socciarelli. Un'opportunità strategica per valorizzare il nostro territorio e generare nuove occasioni di crescita economica e sociale. Il sostegno della Regione Lazio rappresenta un importante segnale di attenzione verso il nostro Comune, che saprà tradurre queste progettualità in un concreto miglioramento della qualità della vita per cittadini e visitatori. Grazie a questo ulteriore passo in avanti, e agli incarichi che l'amministrazione sta portando avanti con metodo e continuità, la nostra città potrà presto beneficiare di un'opera pubblica di fondamentale importanza per il futuro della comunità». Sulla stessa linea l'assessore all'Urbanistica e Demanio, Marco Fedele, che ha aggiunto: «Il piano portuale regionale apre la strada a uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio montaltese, mettendo al centro la nautica ed il turismo quali elementi trainanti per lo sviluppo del nostro litorale. Il porto turistico rappresenta una straordinaria occasione per rilanciare l'economia locale, in particolare quella nautica peschereccia e da diporto, e valorizzare le potenzialità di Montalto di Castro, in un percorso condiviso con tutte le realtà del territorio. Siamo soddisfatti che la Regione abbia deciso di inserire il nostro Comune tra quelli selezionati nel nuovo piano dei porti, riconoscendo



MONTALTO DI CASTRO - Sabato 25 ottobre, alle ore 18, presso il teatro comunale Lea Padovani, si terrà il convegno dal titolo "Piano Porti Regione Lazio - Progettualità sul Comune di Montalto di Castro", un importante momento di confronto e approfondimento sul futuro delle infrastrutture portuali nel territorio. L'evento si inserisce all'interno della manifestazione "Festival del pescato locale" che si svolgerà durante il fine settimana, patrocinata dalla Regione Lazio, dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e Forestali, dal GAL Lazio e da Feampa. Alla tavola rotonda parteciperanno autorevoli rappresentanti istituzionali e del settore, tra cui il deputato Mauro Rotelli, in rappresentanza della Commissione Infrastrutture della Camera dei Deputati, i consiglieri regionali Daniele Sabatini e Giulio Zelli, i rappresentanti dell'Autorità Portuale di Civitavecchia e della Capitaneria di Porto di Civitavecchia. Nell'incontro, che avrà un taglio istituzionale, verrà illustrata ai cittadini l'importanza del Piano dei Porti approvato dalla Regione Lazio, nonché lo stato di avanzamento del progetto che l'Amministrazione Comunale di Montalto di Castro sta portando avanti per realizzare questa importantissima opera sul proprio territorio, e sarà un primo momento di confronto tra istituzioni, associazioni di categoria e realtà locali legate alla pesca e al diporto, nell'intento di coinvolgere attivamente il tessuto economico e sociale del territorio. Tutti i cittadini montaltesi sono invitati a partecipare, così come tutti coloro i quali vorranno contribuire allo sviluppo sostenibile e strategico del porto di Montalto di Castro. «Siamo molto soddisfatti del progetto di sviluppo del porto turistico di Montalto di Castro - dichiara il Sindaco Emanuela Socciarelli. Un'opportunità strategica per valorizzare il nostro territorio e generare nuove occasioni di crescita economica e sociale. Il sostegno della Regione Lazio rappresenta un importante segnale di attenzione verso il nostro Comune, che saprà tradurre queste progettualità in un concreto miglioramento della qualità della vita per cittadini e

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

l'importanza che il nostro territorio riveste all'interno dell'economia del mare laziale». ©riproduzione riservata
Commenti.

Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

Messaggero Marittimo

Napoli

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Napoli

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

Messaggero Marittimo

Salerno

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Salerno

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Bari

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

Messaggero Marittimo

Taranto

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Taranto

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

Messaggero Marittimo

Olbia Golfo Aranci

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Olbia Golfo Aranci

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

Messaggero Marittimo

Cagliari

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Cagliari

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

La 'nazionale' dei porti italiani è pronta a giocare. Ma deve attendere un giorno ancora...

ROMA - Gugliotti, Benevolo, Mastro, Rizzo, Gariglio, Pisano, Latrofa, Cuccaro, Gasparato, Piacenza, Bagalà. Il richiamo calcistico è fin troppo semplice con i nuovi 11 presidenti delle Autorità di Sistema portuale che nella giornata odierna avrebbero dovuto ricevere (finalmente) l'ok del Senato. Invece è stata rinviata, anche se per il momento di un solo giorno e quindi a domani mercoledì 22 Ottobre, la votazione in VIII Commissione del Senato (Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica, presieduta da Claudio Fazzone) sul parere relativo alla nomina di undici presidenti di Autorità di sistema portuale. I candidati erano già stati ascoltati nelle scorse settimane, ma la Commissione che da mesi deve procedere all'espressione del parere non ha ancora raggiunto un accordo. Secondo quanto trapela da ambienti parlamentari, la maggioranza avrebbe chiesto più tempo per verificare alcune condizioni, segno di un equilibrio interno ancora da definire. A pesare sarebbe il braccio di ferro tra i partiti di governo, con le nomine portuali intrecciate ad altre partite politiche in corso (si veda la nomina di Geronimo La Russa, figlia del presidente del Senato Ignazio, alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia). L'ultimo passaggio affinché i Commissari straordinari nominati, chi prima, chi dopo, mesi fa, diventino (come molti addetti ai lavori agognano...) a tutti gli effetti i numeri uno dei porti italiani. Non va dimenticato però che i poteri assunti nel momento della nomina a commissario erano i medesimi di quelli dei presidenti. La partita, quindi è il caso di dirlo, dopo un lungo allenamento potrà (a breve?) iniziare con tutti i titolari in campo. Attacco e difesa, serviranno entrambe le abilità per poter portare avanti in modo efficiente la governance portuale italiana, sempre più centrale nell'economia nazionale. Nell'elenco delle nomine discusse dall'VIII Commissione del Senato però sembra restare in panchina un solo nome: quello di Annalisa Tardino, attuale commissario straordinario dell'AdSp Mar Sicilia Occidentale, che era stata contestata dalla Regione siciliana con il ricorso al Tar. Elenco a parte anche per 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. Resta ora da capire cosa succederà con i segretari generali che, lo ricordiamo, per legge vengono nominati dal Comitato di Gestione su proposta del presidente stesso e la cui carica ha una durata quadriennale rinnovabile una sola volta. I prossimi nuovi presidenti delle Authority dovranno ora mettersi a studiare la nuova riforma dei porti che dovrebbe andare in cantiere durante il 2026. Novità sono attese in materia di concessioni e "cabina di regia" che dovrebbe vedere nascere un organismo nazionale che permetta a tutti i porti italiani di "giocare" con le stesse regole ma al tempo stesso al sistema portuale italiano di presentarsi all'estero.



Messaggero Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

e ai possibili investitori come unica offerta. Ecco quindi i nomi delle nomine dei presidenti ancora da formalizzare: Giovanni Gugliotti (AdSp Mar Ionio) Francesco Benevolo (AdSp Mar Adriatico Centro Settentrionale) Francesco Mastro (AdSp Mar Adriatico Meridionale) Francesco Rizzo (AdSp dello Stretto) Davide Gariglio (AdSp Mar Tirreno Settentrionale) Bruno Pisano (AdSp Mar Ligure Orientale) Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale) Eliseo Cuccaro (AdSp Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato (AdSp Mar Adriatico Settentrionale) Paolo Piacenza (AdSp Mari Tirreno Meridionale e Ionio) Domenico Bagalà (AdSp Mar di Sardegna)

Ship 2 Shore

Augusta

'Patto del maialetto' sigillato sulla 'banchina popolare' di Marina di Carrara da Grendi e Perioli

Il tradizionale incontro del porceddu sardo nel porto toscano coi dipendenti ha ufficializzato l'alleanza tra i due gruppi guidati dai fratelli Musso e da Michele Giromini, pronti a sviluppare nuove sinergie di business. Dal nostro inviato Angelo Scorza Marina di Carrara - Ha un sapore leggermente diverso rispetto al solito il porceddu sardo consumato con grande piacere da un paio di centinaia di commensali sulle banchine del Terminal Grendi Trasporti Marittimi nello scalo toscano. E non ci riferiamo ovviamente alla qualità della prelibata pietanza che è il culmine del pranzo generosamente offerto dal gruppo armatoriale e logistico della famiglia Musso - presente coi fratelli Costanza e Antonio e col padre Bruno - ai propri ospiti, perché la carne rosata degli sfortunati maialini messi ad arrostiti, come da tradizione, su un enorme braciere self-made ricavato da un container diviso a metà dai dipendenti della società, è gustoso e delicato come sempre, specie se inaffiato da libagioni ad libitum. La 'diversità' della nona edizione di questa simpatica sagra ad impronta familiar-aziendalistica sta tutta nel ruolo con cui viene presentato l'ospite di lusso, che ospite ormai più non è, essendo dallo scorso agosto il Gruppo Perioli parte del Gruppo Grendi, dopo l'acquisizione del 70% delle quote. Lo sottolineano, con piacere, i due speaker ufficiali di giornata: Antonio Musso, cui la sorella maggiore lascia la ribalta del microfono; e Michele Giromini, amministratore delegato ed azionista al 30% della società in origine appannaggio a La Spezia dai fratelli Andrea ed Eligio Fontana, che a Marina di Carrara ha il suo terminal multipurpose MDC. "Siamo giunti con piena soddisfazione alla nona volta di questa particolare manifestazione molto informale, ancora una volta baciata dal bel tempo, segnando tra l'altro un record di presenze, oltre 200 partecipanti, in un momento positivo per il nostro gruppo" ha esordito nel suo breve saluto il co-amministratore delegato della compagnia genovese riferendosi al nuovo gate di accesso al terminal ed alla banchina dove era ormeggiata metà della flotta ro-ro: la 'storica' Rosa dei Venti, nave ceduta come proprietà a Corsica Ferries (come da fumaio con l'iconica testa di moro fasciato quale brand della compagnia francese) ma sempre operata da Grendi, e la 'scandinava' Estraden. Le altre due ro-ro impiegate tra Toscana e Sardegna (oltre a rotazioni spot su altri porti, come Malta) sono la Grendi Futura e la Grendi Star, l'ultima arrivata "Ma soprattutto ci piace sottolineare come ora con gli amici del Gruppo Perioli, vicini di casa in porto con cui ci siamo sempre trovati bene per anni, ora siamo un gruppo integrato. Adesso si tratta di capire bene quali saranno le sinergie che potremo attivare sui traffici. Ci piace l'idea di sviluppare il mercato del Nord Africa, dove loro sono specializzati, si vedrà in quale maniera". Dal suo canto Giromini, secondo ad abbracciare il 'gelato', ha voluto ricordare come l'intesa, anche se all'epoca non c'era ancora, potrebbe essere nata inconsciamente nell'edizione 2023 del porceddu.

Ship 2 Shore

'Patto del maialetto' sigillato sulla 'banchina popolare' di Marina di Carrara da Grendi e Perioli

10/21/2025 09:09

Il tradizionale incontro del porceddu sardo nel porto toscano coi dipendenti ha ufficializzato l'alleanza tra i due gruppi guidati dai fratelli Musso e da Michele Giromini, pronti a sviluppare nuove sinergie di business. Dal nostro inviato Angelo Scorza Marina di Carrara - Ha un sapore leggermente diverso rispetto al solito il porceddu sardo consumato con grande piacere da un paio di centinaia di commensali sulle banchine del Terminal Grendi Trasporti Marittimi nello scalo toscano. E non ci riferiamo ovviamente alla qualità della prelibata pietanza che è il culmine del pranzo generosamente offerto dal gruppo armatoriale e logistico della famiglia Musso - presente coi fratelli Costanza e Antonio e col padre Bruno - ai propri ospiti, perché la carne rosata degli sfortunati maialini messi ad arrostiti, come da tradizione, su un enorme braciere self-made ricavato da un container diviso a metà dai dipendenti della società, è gustoso e delicato come sempre, specie se inaffiato da libagioni ad libitum. La 'diversità' della nona edizione di questa simpatica sagra ad impronta familiar-aziendalistica sta tutta nel ruolo con cui viene presentato l'ospite di lusso, che ospite ormai più non è, essendo dallo scorso agosto il Gruppo Perioli parte del Gruppo Grendi, dopo l'acquisizione del 70% delle quote. Lo sottolineano, con piacere, i due speaker ufficiali di giornata: Antonio Musso, cui la sorella maggiore lascia la ribalta del microfono; e Michele Giromini, amministratore delegato ed azionista al 30% della società in origine appannaggio a La Spezia dai fratelli Andrea ed Eligio Fontana, che a Marina di Carrara ha il suo terminal multipurpose MDC. "Siamo giunti con piena soddisfazione alla nona volta di questa particolare manifestazione molto informale, ancora una volta baciata dal bel tempo, segnando tra l'altro un record di presenze, oltre 200 partecipanti, in un momento positivo per il nostro gruppo" ha esordito nel suo breve saluto il co-amministratore delegato della compagnia genovese riferendosi al nuovo gate di accesso al terminal ed alla banchina dove era ormeggiata metà della flotta ro-ro: la 'storica' Rosa dei Venti, nave ceduta come proprietà a Corsica Ferries (come da fumaio con l'iconica testa di moro fasciato quale brand della compagnia francese) ma sempre operata da Grendi, e la 'scandinava' Estraden. Le altre due ro-ro impiegate tra Toscana e Sardegna (oltre a rotazioni spot su altri porti, come Malta) sono la Grendi Futura e la Grendi Star, l'ultima arrivata "Ma soprattutto ci piace sottolineare come ora con gli amici del Gruppo Perioli, vicini di casa in porto con cui ci siamo sempre trovati bene per anni, ora siamo un gruppo integrato. Adesso si tratta di capire bene quali saranno le sinergie che potremo attivare sui traffici. Ci piace l'idea di sviluppare il mercato del Nord Africa, dove loro sono specializzati, si vedrà in quale maniera". Dal suo canto Giromini, secondo ad abbracciare il 'gelato', ha voluto ricordare come l'intesa, anche se all'epoca non c'era ancora, potrebbe essere nata inconsciamente nell'edizione 2023 del porceddu.

Ship 2 Shore

Augusta

Potremmo definire questo accordo che integra due gruppi con business complementari come 'patto del maialeto', anticipato in tempi non sospetti, perché ci accorgemmo già allora che c'era feeling sugli stessi lavori e sulla mentalità operativa tra due società a conduzione familiare. Abbiamo grandi progetti davanti che realizzeremo appena possibile". La citazione è precisa perché infatti c'è un precedente in archivio che, letto a distanza di un paio d'anni, è stato prodromico, se non addirittura propiziatorio dell'intesa della scorsa estate. Nel novembre 2023 i dipendenti e gli ospiti selezionati della famiglia Musso furono invitati a gustare il loro party aziendale sulla banchina prospiciente di MDC causa temporanea inagibilità della propria atipica 'mensa'. In questa edizione 2025 tra gli ospiti scorti da Ship2Shore si segnalano il neo presidente dell'AdSP spezzino-carrarese Bruno Pisano, il segretario generale della medesima port authority tosco-ligure Federica Montaresi, il presidente dell'AdSP di Augusta e Catania **Francesco Di Sarcina**, il fornitore di container handling equipment Giorgio Sartirana, il broker di compravendita navi Carlo Kaja, il commercialista dell'azienda genovese Luca Cidda.

Confrtrasporto: domani al via il X Forum. Lanciato l'allarme per il trasporto italiano, il sistema ETS genera quasi 8 mld di costi

(FERPRESS) Roma, 21 OTT La decarbonizzazione del trasporto italiano non sarà gratuita. Anzi, il conto della transizione ecologica rischia di abbattersi sull'intero sistema. È l'allarme che verrà lanciato nel corso del X Forum della ConfrtrasportoConfcommercio, in programma mercoledì 22 ottobre a Roma, nella sede nazionale Confcommercio in piazza Gioacchino Belli 2. Secondo le anticipazioni del nuovo studio dell'Osservatorio Freight Insights in partnership tra MOST e FCSELI, che verrà illustrato nel corso del Forum, l'estensione del sistema europeo di scambio delle emissioni (ETS) ai trasporti potrebbe generare fino a 3 miliardi di costi aggiuntivi solo per il trasporto merci stradale in Italia, e, già per il 2025, tra 6,4 e 8,5 miliardi a livello europeo per il comparto marittimo, riducendo di fatto la competitività dei **porti** mediterranei. L'ETS2, inoltre, potrebbe determinare un incremento del prezzo del gasolio fino al 20%, con effetti diretti su logistica, filiere produttive e consumatori finali. «La decarbonizzazione è un obiettivo che condividiamo spiega Pasquale Russo, Presidente di ConfrtrasportoConfcommercio ma non può trasformarsi in una tassa occulta che penalizza le imprese e il Paese. In questo scenario è fondamentale che almeno le risorse provenienti dai settori trasporti vengano reinvestite per supportare la transizione di questi stessi settori, notoriamente hard to abate». Il tema dell'impatto degli ETS, insieme alla digitalizzazione e all'intelligenza artificiale (il 76% delle imprese di logistica investe in tecnologie basate su IA), sarà uno dei fili conduttori del Forum, insieme ad altri nodi cruciali per la competitività del Paese: infrastrutture, carenza di autisti, lavoro e accessibilità. La giornata si aprirà alle 10.00 con la conferenza stampa di lancio, a cui interverranno: Pasquale Russo, Presidente di ConfrtrasportoConfcommercio Fabrizio Palenzona, Presidente Fondazione Centro Studi Economia della Logistica e delle Infrastrutture Vittorio Marzano, Università Federico II Damiano Frosi, Politecnico di Milano Alle 11.00 apriranno ufficialmente i lavori del Forum il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e Vicepresidente del Consiglio, Matteo Salvini e il Presidente di Confcommercio-Imprese per l'Italia, Carlo Sangalli. Quattro i panel tematici che animeranno la giornata: Lo scenario economico: tesi a confronto con Paolo Magri (ISPI), Gregorio De Felice (Intesa Sanpaolo) e Loredana Federico (UniCredit), moderati da Nicola Porro. La sostenibilità è sostenibile? con Ferruccio Resta (MOST), Andrea Di Stefano (ENILIVE), Valentina Lener (Aeroporti 2030), Giulia Cosulich (Fratelli Cosulich) e Stefano Messina (Assarmatori). Italia inaccessibile dedicato alla crisi infrastrutturale e ai limiti dell'attraversamento alpino, con Salvatore Deidda (Presidente Commissione Trasporti, Camera dei deputati), Paolo Uggè (Presidente FAI), Sabrina De Filippis (FS Logistix), Leonardo Lanzi (CEO Lanzi Trasporti), Bruno Chiari (A4 Holding e Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova) e Pere Padrosa (IRU). Il lavoro in un'economia in transizione



FerPress

Focus

con Sara Merigo (Istituto Piepoli), Chiara Martoglio (Randstad Services), Renato Imbruglia (Confrtrasporto) e Lorenzo Barbo (Amazon Italia Logistica). A chiudere i lavori, un'intervista a Pasquale Russo a cura di Simone Gallotti (Il Secolo XIX). «Metteremo il dito nella piaga conclude Russo sviscerando i problemi più pressanti del settore: carenza di autisti, distorsioni della decarbonizzazione, lacune infrastrutturali. Ma anche indicando soluzioni concrete per un modello di sviluppo sostenibile, competitivo e inclusivo».

Il Nautilus

Focus

BRUXELLES - Cisint: "Dall'IMO uno stop alla misura globale, ora l'Europa ci ascolti e tuteli porti di trasbordo e isole"

L'Unione Europea ha imposto al proprio settore marittimo e portuale una delle normative climatiche più dure al mondo, nella speranza - tanto ambiziosa quanto ingenua - di convincere il resto del pianeta a seguirne l'esempio. La realtà, però, sta prendendo una piega diversa. Il processo di approvazione di una misura climatica globale di IMO (l'Organizzazione Marittima Internazionale) si è arrestato la settimana scorsa. Un blocco di Paesi guidati dagli Stati Uniti sta prendendo tempo, preoccupati che una transizione mal calibrata nel trasporto marittimo produca più danni che benefici. In Europa, invece, l'applicazione uniforme dell'ETS a tutti i servizi marittimi sta creando danni enormi ai segmenti strategici più fragili, mi riferisco alle grandi piattaforme di transhipment e i collegamenti con le isole, in particolare quelle servite dai traghetti Ro-Pax. Una misura globale di IMO ci avrebbe permesso di rivedere rapidamente l'ETS e chiederne la cancellazione, per evitare qualsiasi doppia imposizione sul settore e risolverne i problemi di competitività rispetto al resto del mondo. Ma oggi che l'IMO ha rallentato, non possiamo più aspettare: ne va della sicurezza industriale e della coesione del Paese. Serve

agire in Europa correggendo gli aspetti negativi dell'ETS nell'ambito della revisione della Direttiva prevista per i mesi a venire. I **porti** di transhipment devono essere esclusi dalla tassazione ETS per poter giocare ad armi pari con i competitor dell'altra sponda del mediterraneo. Allo stesso modo, bisogna tutelare tramite misure ad hoc i collegamenti con le isole maggiori perché l'ETS, così com'è oggi, sta mettendo in ginocchio la connettività insulare e con essa il diritto alla mobilità, all'equità sociale e alla coesione. Non è ammissibile che milioni di cittadini italiani ed europei siano trattati come utenti di serie B solo perché vivono su un'isola. A questo riguardo, ho presentato un'interrogazione alla Commissione europea a sostegno dell'azione che, da tempo, il governo italiano e la Lega stanno portando avanti a Bruxelles: correzione delle criticità, ritorno delle risorse prelevate dal settore marittimo al settore stesso, e possibile sospensione in vista dell'accordo in IMO. Il Ministro Salvini e il Ministro Pichetto stanno conducendo una battaglia sacrosanta su questi temi, portando in Europa una linea pragmatica e di buon senso. Tuttavia, ci scontriamo ogni giorno con la miopia tecnocratica e il furore ideologico della burocrazia europea, che sembra ancora vivere nell'era Timmermans e ignorare le richieste che vengono da governi, parlamento e cittadini."



L'Unione Europea ha imposto al proprio settore marittimo e portuale una delle normative climatiche più dure al mondo, nella speranza - tanto ambiziosa quanto ingenua - di convincere il resto del pianeta a seguirne l'esempio. La realtà, però, sta prendendo una piega diversa. Il processo di approvazione di una misura climatica globale di IMO (l'Organizzazione Marittima Internazionale) si è arrestato la settimana scorsa. Un blocco di Paesi guidati dagli Stati Uniti sta prendendo tempo, preoccupati che una transizione mal calibrata nel trasporto marittimo produca più danni che benefici. In Europa, invece, l'applicazione uniforme dell'ETS a tutti i servizi marittimi sta creando danni enormi ai segmenti strategici più fragili, mi riferisco alle grandi piattaforme di transhipment e i collegamenti con le isole, in particolare quelle servite dai traghetti Ro-Pax. Una misura globale di IMO ci avrebbe permesso di rivedere rapidamente l'ETS e chiederne la cancellazione, per evitare qualsiasi doppia imposizione sul settore e risolverne i problemi di competitività rispetto al resto del mondo. Ma oggi che l'IMO ha rallentato, non possiamo più aspettare: ne va della sicurezza industriale e della coesione del Paese. Serve agire in Europa correggendo gli aspetti negativi dell'ETS nell'ambito della revisione della Direttiva prevista per i mesi a venire. I porti di transhipment devono essere esclusi dalla tassazione ETS per poter giocare ad armi pari con i competitor dell'altra sponda del mediterraneo. Allo stesso modo, bisogna tutelare tramite misure ad hoc i collegamenti con le isole maggiori perché l'ETS, così com'è oggi, sta mettendo in ginocchio la connettività insulare e con essa il diritto alla mobilità, all'equità sociale e alla coesione. Non è ammissibile che milioni di cittadini italiani ed europei siano trattati come utenti di serie B solo perché vivono su un'isola. A questo riguardo, ho presentato un'interrogazione alla Commissione europea a sostegno dell'azione che, da tempo, il governo italiano e la Lega stanno portando avanti a Bruxelles:

Informare

Focus

Greer (USTR): le misure di ritorsione cinesi non impediranno agli USA di ricostruire la propria base cantieristica

Il rappresentante al commercio ribadisce le accuse contro Pechino dopo un confronto con He Lifeng. Sabato il vice premier cinese He Lifeng, che è responsabile del dialogo commerciale di alto livello tra Cina e Stati Uniti ed è quindi impegnato in prima persona nel confronto tra i due Paesi sui dazi reciproci, ha tenuto una videochiamata con il segretario statunitense al Tesoro, Jeffrey Bessant, e con il rappresentante americano al commercio, l'ambasciatore Jamieson Greer che guida l'Office of the United States Trade Representative (USTR). Se da parte cinese si è parlato di uno scambio sincero, approfondito e costruttivo su questioni chiave nelle relazioni economiche e commerciali bilaterali e della comune intenzione di tenere un nuovo ciclo di consultazioni nel più breve tempo possibile, da parte statunitense è stata invece ribadita l'accusa rivolta a Pechino di un tentativo di coercizione contro le aziende che stanno contribuendo, con ingenti investimenti, al rilancio dell'industria americana in settori critici. La denuncia è stata rilanciata ieri da Jamieson Greer riferendosi, senza citarle, alle contromisure annunciate dalla Cina in risposta alle nuove tasse a carico delle navi cinesi che scalano i **porti** americani decise da Donald Trump che colpiranno cinque filiali statunitensi del gruppo navalmeccanico sudcoreano Hanwha Ocean Co. del 14 ottobre 2025). «Le recenti azioni di ritorsione della Cina contro aziende private in tutto il mondo - ha affermato il rappresentante dell'USTR - fanno parte di un più ampio schema di coercizione economica per influenzare la politica americana e controllare le supply chain globali, scoraggiando le aziende straniere dall'investire nella cantieristica navale americana e in altri settori critici. I tentativi di intimidazione - ha proseguito Greer - non impediranno agli Stati Uniti di ricostruire la propria base cantieristica e di rispondere in modo appropriato agli attacchi della Cina contro settori industriali critici per ottenere il predominio. Restiamo impegnati a difendere le nostre aziende, a proteggere le catene di approvvigionamento e a incoraggiare gli investimenti alleati nel futuro industriale americano».



Informare

Focus

Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto di Anversa-Bruges è calato del -2,8%

Oltre alle rinfuse, sono diminuiti anche i container. Come nei due trimestri precedenti, anche nel periodo luglio-settembre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Anversa-Bruges ha registrato un calo anno su anno che è stato causato, oltre che dalla prosecuzione del trend negativo nel settore delle rinfuse, anche dalla riduzione dei volumi di carichi containerizzati. Nel terzo trimestre del 2025 il sistema portuale belga ha movimentato globalmente 65,4 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -2,8% sullo stesso periodo dello scorso anno. Nel comparto delle merci varie il traffico dei container è ammontato a 36,5 milioni di tonnellate (-4,2%) ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 3,4 milioni di teu (-2,4%), mentre il traffico delle merci convenzionali ha mostrato una ripresa del +8,0% salendo a 2,7 milioni di tonnellate. In calo del -1,1% la movimentazione di auto nuove che è stata pari a 692mila veicoli. Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 17,6 milioni di tonnellate (-4,9%) e in quello delle rinfuse secche 3,3 milioni di tonnellate (-5,7%). In diminuzione anche il traffico **crocieristico** che ha registrato gli approdi di 56 navi da crociera

rispetto a 61 nel terzo trimestre del 2024. Nei primi nove mesi del 2025 il traffico complessivo delle merci è stato di 202,6 milioni di tonnellate, con una riduzione del -3,8% sul corrispondente periodo dello scorso anno che è stata determinata dalla contrazione del -12,8% dei volumi di rinfuse parzialmente bilanciata dall'aumento del +1,3% delle merci varie. In quest'ultimo settore il traffico dei container si è attestato a 113,5 milioni di tonnellate (+1,1%) con una movimentazione di contenitori pari a 10,3 milioni di teu (+1,6%). L'autorità portuale belga ha reso noto che il traffico containerizzato con l'Estremo Oriente è aumentato del +4,1% trainato dalla crescita sia delle importazioni (+3,2%) che delle esportazioni (+4,8%), anche se le esportazioni di container pieni sono calate del -2,8% mentre quelle di container vuoti sono aumentate del +15,6% a segnalare - ha evidenziato l'ente - la debolezza dell'export europeo. Nel segmento delle merci convenzionali, dove sono state movimentate 7,5 milioni di tonnellate (+0,3%), le importazioni sono aumentate del +2,4% mentre le esportazioni sono diminuite del -13,8% principalmente a causa della riduzione dell'export verso gli USA e il Messico. Le importazioni di acciaio dalla Cina sono salite a 400mila tonnellate (+46%), quelle provenienti dall'India sono ammontate a 440mila tonnellate (-30%), quelle dalla Turchia a 402mila tonnellate (+138%) e quelle dalla Corea del Sud a 397mila tonnellate (+13,7%). Il traffico delle altre merci convenzionali è cresciuto del +18,4% grazie ai maggiori volumi di frutta (+11%), strutture in acciaio (+23%) e degli altri carichi (+25%), mentre i prodotti forestali sono leggermente diminuiti (-4%). Il traffico



Oltre alle rinfuse, sono diminuiti anche i container. Come nei due trimestri precedenti, anche nel periodo luglio-settembre di quest'anno il traffico delle merci movimentato dal porto di Anversa-Bruges ha registrato un calo anno su anno che è stato causato, oltre che dalla prosecuzione del trend negativo nel settore delle rinfuse, anche dalla riduzione dei volumi di carichi containerizzati. Nel terzo trimestre del 2025 il sistema portuale belga ha movimentato globalmente 65,4 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -2,8% sullo stesso periodo dello scorso anno. Nel comparto delle merci varie il traffico dei container è ammontato a 36,5 milioni di tonnellate (-4,2%) ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 3,4 milioni di teu (-2,4%), mentre il traffico delle merci convenzionali ha mostrato una ripresa del +8,0% salendo a 2,7 milioni di tonnellate. In calo del -1,1% la movimentazione di auto nuove che è stata pari a 692mila veicoli. Nel segmento delle rinfuse liquide sono state movimentate 17,6 milioni di tonnellate (-4,9%) e in quello delle rinfuse secche 3,3 milioni di tonnellate (-5,7%). In diminuzione anche il traffico crocieristico che ha registrato gli approdi di 56 navi da crociera rispetto a 61 nel terzo trimestre del 2024. Nei primi nove mesi del 2025 il traffico complessivo delle merci è stato di 202,6 milioni di tonnellate, con una riduzione del -3,8% sul corrispondente periodo dello scorso anno che è stata determinata dalla contrazione del -12,8% dei volumi di rinfuse parzialmente bilanciata dall'aumento del +1,3% delle merci varie. In quest'ultimo settore il traffico dei container si è attestato a 113,5 milioni di tonnellate (+1,1%) con una movimentazione di contenitori pari a 10,3 milioni di teu (+1,6%). L'autorità portuale belga ha reso noto che il traffico containerizzato con l'Estremo Oriente è aumentato del +4,1% trainato dalla crescita sia delle importazioni (+3,2%) che delle esportazioni (+4,8%), anche se le esportazioni di container pieni sono calate del -2,8% mentre quelle di container vuoti sono aumentate del +15,6% a segnalare - ha evidenziato l'ente - la debolezza dell'export europeo. Nel segmento delle merci convenzionali, dove sono state movimentate 7,5 milioni di tonnellate (+0,3%), le importazioni sono aumentate del +2,4% mentre le esportazioni sono diminuite del -13,8% principalmente a causa della riduzione dell'export verso gli USA e il Messico. Le importazioni di acciaio dalla Cina sono salite a 400mila tonnellate (+46%), quelle provenienti dall'India sono ammontate a 440mila tonnellate (-30%), quelle dalla Turchia a 402mila tonnellate (+138%) e quelle dalla Corea del Sud a 397mila tonnellate (+13,7%). Il traffico delle altre merci convenzionali è cresciuto del +18,4% grazie ai maggiori volumi di frutta (+11%), strutture in acciaio (+23%) e degli altri carichi (+25%), mentre i prodotti forestali sono leggermente diminuiti (-4%). Il traffico

Informare

Focus

ro-ro ha segnato un aumento del +3,3%, mentre la movimentazione di autoveicoli nuovi, con un totale di oltre 2,3 milioni di mezzi, è lievemente calata del -0,9%. L'ente portuale ha specificato che le importazioni di auto dalla Cina sono cresciute sensibilmente (+19,7%) superando il Giappone quale principale paese di origine, e in deciso aumento sono risultate anche le importazioni di camion (+7,7%), di attrezzature pesanti e di grandi dimensioni (+5,1%) e di veicoli usati (+53,0%). Nei primi nove mesi del 2025 le rinfuse solide sono state 10,1 milioni di tonnellate (-8,9%). I fertilizzanti sono rimasti relativamente stabili (-1,1%) con le importazioni - ha precisato l'autorità portuale - che sono aumentate del +12,9%, a causa del raddoppio delle spedizioni russe in previsione dei nuovi dazi UE a cui si è aggiunta una quota crescente da paesi di origine alternativi come il Marocco, mentre le esportazioni, che rappresentano due terzi del traffico dei fertilizzanti, sono diminuite del -8,9% a causa della minore incidenza delle spedizioni verso Turchia, Italia e vari mercati in Africa e America Latina. Tra i valori anomali positivi figurano rottami (+9,2%) e caolino (+24,7%), mentre sono risultati in calo carbone (-44,5%), sabbia e ghiaia (-13,2%), altri materiali da costruzione (-10,9%) e minerali non ferrosi (-4,1%). Nel settore delle rinfuse liquide il totale è stato di 55,9 milioni di tonnellate (-13,5%). I derivati del petrolio, che rappresentano il 62% di questo segmento, sono diminuiti del -18% a causa della perdita di esportazioni di benzina verso l'Africa occidentale a seguito di normative europee più severe e delle minori importazioni dal Regno Unito. Solo il cherosene ha registrato una forte crescita (+77%). I gas energetici (propano e butano) sono aumentati del +12,6%, mentre sono diminuiti la nafta (-25,3%) e il gas naturale liquefatto (-15,1%). Il traffico di prodotti chimici è rimasto stabile (+1,9%) in gran parte grazie ai biocarburanti (+41,7%), al netto dei quali il volume di prodotti chimici risulta in calo del -4,3% a causa di un settore chimico europeo - ha spiegato l'autorità portuale - che continua a subire la pressione degli elevati costi energetici, del dumping cinese e della debole domanda. Nel periodo gennaio-settembre di quest'anno il traffico **crocieristico** è stato di oltre 392mila passeggeri (-4,9%) a bordo di 139 navi da crociera, quattro in meno rispetto allo scorso anno.

Informare

Focus

ESPO invita a continuare ad impegnarsi per una soluzione globale sulle emissioni delle navi nonostante il rinvio all'IMO

Sollecitazione alla Commissione Europea ad affrontare gli impatti negativi delle misure dell'approccio regionale dell'UE L'associazione dei **porti** europei ESPO ha espresso seria preoccupazione per il rinvio di un anno della definizione della strategia per la riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo deciso a conclusione dell'ultima sessione del Marine Environment Protection Committee (MEPC) dell'International Maritime Organization (IMO) tenutasi la scorsa settimana a Londra del 17 ottobre 2025). L'European Sea Ports Organisation ritiene che «questo rinvio sia un'occasione persa per accelerare la transizione del settore verso carburanti puliti e teme che prolunghi ulteriormente la frammentazione e le disparità di condizioni derivanti da normative regionali». Inoltre, ESPO ha specificato che «questa decisione è particolarmente deludente, viste le forti richieste provenienti da tutto il settore del trasporto marittimo per un approccio globale unificato». Ad avviso dell'associazione, «lo slancio c'era, con un ampio sostegno ad un quadro che potesse fornire chiarezza, prevedibilità e parità di condizioni per tutti gli attori della supply chain marittima», mentre «il rinvio rischia di minare questo raro momento di convergenza e indebolisce la credibilità della leadership internazionale in materia di clima nel settore del trasporto marittimo». ESPO ha comunque esortato tutte le parti interessate - governi, industria e società civile - a non perdere fiducia nel processo e a continuare a contribuire in modo costruttivo, invitando in particolare la comunità marittima mondiale ad impegnarsi per definire un quadro che sia al tempo stesso ambizioso e praticabile. Inoltre, in assenza al momento di una svolta a livello globale, ESPO ha sollecitato la Commissione Europea ad affrontare efficacemente gli impatti negativi delle misure dell'approccio regionale dell'UE sulla dispersione delle attività e sulla competitività, in quanto - ha spiegato l'associazione - in attesa di un possibile allineamento tra la normativa UE e quella futura dell'IMO è opportuno riconoscere e affrontare le distorsioni del mercato che compromettono la solidità dei **porti** europei. ESPO ha precisato che comunque accoglie con favore la nuova strategia della Commissione Europea per dare forma a una transizione globale pulita e resiliente, che mira a imprimere slancio politico all'azione per il clima, a sostenere le industrie delle tecnologie pulite e ad espandere le partnership globali per catene del valore sostenibili. Per perseguire tali obiettivi, l'associazione dei **porti** europei invita la Commissione UE ad adottare misure concrete, tra cui l'introduzione di esenzioni fiscali mirate per l'elettricità utilizzata dalle navi all'ormeggio nei **porti** e per i combustibili a zero emissioni di carbonio come metanolo verde, ammoniaca e idrogeno, per ridurre i costi operativi e stimolare la domanda. Inoltre, ESPO



10/21/2025 13:08

Sollecitazione alla Commissione Europea ad affrontare gli impatti negativi delle misure dell'approccio regionale dell'UE L'associazione dei porti europei ESPO ha espresso seria preoccupazione per il rinvio di un anno della definizione della strategia per la riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto marittimo deciso a conclusione dell'ultima sessione del Marine Environment Protection Committee (MEPC) dell'International Maritime Organization (IMO) tenutasi la scorsa settimana a Londra del 17 ottobre 2025). L'European Sea Ports Organisation ritiene che «questo rinvio sia un'occasione persa per accelerare la transizione del settore verso carburanti puliti e teme che prolunghi ulteriormente la frammentazione e le disparità di condizioni derivanti da normative regionali». Inoltre, ESPO ha specificato che «questa decisione è particolarmente deludente, viste le forti richieste provenienti da tutto il settore del trasporto marittimo per un approccio globale unificato». Ad avviso dell'associazione, «lo slancio c'era, con un ampio sostegno ad un quadro che potesse fornire chiarezza, prevedibilità e parità di condizioni per tutti gli attori della supply chain marittima», mentre «il rinvio rischia di minare questo raro momento di convergenza e indebolisce la credibilità della leadership internazionale in materia di clima nel settore del trasporto marittimo». ESPO ha comunque esortato tutte le parti interessate - governi, industria e società civile - a non perdere fiducia nel processo e a continuare a contribuire in modo costruttivo, invitando in particolare la comunità marittima mondiale ad impegnarsi per definire un quadro che sia al tempo stesso ambizioso e praticabile. Inoltre, in assenza al momento di una svolta a livello globale, ESPO ha sollecitato la Commissione Europea ad affrontare efficacemente gli impatti negativi delle misure dell'approccio regionale dell'UE sulla dispersione delle attività e sulla competitività, in quanto - ha spiegato l'associazione - in attesa di un possibile allineamento tra la normativa UE

Informare

Focus

propone di utilizzare contributi e contratti di carbonio per differenza (CCfD) per colmare il divario di prezzo tra combustibili fossili e sostenibili, soprattutto nelle fasi iniziali di implementazione, di utilizzare i ricavi del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (ETS) per sostenere le infrastrutture portuali per il rifornimento di carburanti puliti e per l'approvvigionamento energetico da terra (OPS), dando priorità agli investimenti laddove più sensati, e di incentivare la domanda di combustibili puliti, eliminando l'incertezza e rendendo più attraente per produttori e fornitori di carburanti investire e aumentare la capacità.

Conftrasporto, dal X Forum in programma il 22 ottobre un allarme per il trasporto italiano: «Il sistema ETS genera quasi 8 miliardi di costi e l'ETS2 potrà costare fino a 3 miliardi alle imprese»

La decarbonizzazione del trasporto italiano non sarà gratuita. Anzi, il conto della transizione ecologica rischia di abbattersi sull'intero sistema. È l'allarme che verrà lanciato nel corso del X Forum della Conftrasporto-Confcommercio, in programma mercoledì 22 ottobre a Roma, nella sede nazionale Confcommercio in piazza Gioacchino Belli 2 Roma, 21 ottobre 2025 - Secondo le anticipazioni del nuovo studio dell'Osservatorio Freight Insights in partnership tra MOST e FCSELI, che verrà illustrato nel corso del Forum, l'estensione del sistema europeo di scambio delle emissioni (ETS) ai trasporti potrebbe generare fino a 3 miliardi di costi aggiuntivi solo per il trasporto merci stradale in Italia, e, già per il 2025, tra 6,4 e 8,5 miliardi a livello europeo per il comparto marittimo, riducendo di fatto la competitività dei porti mediterranei. L'ETS2, inoltre, potrebbe determinare un incremento del prezzo del gasolio fino al 20%, con effetti diretti su logistica, filiere produttive e consumatori finali. «La decarbonizzazione è un obiettivo che condividiamo - spiega Pasquale Russo, Presidente di Conftrasporto-Confcommercio - ma non può trasformarsi in una tassa occulta che penalizza le imprese e il Paese.

In questo scenario è fondamentale che almeno le risorse provenienti dai settori trasporti vengano reinvestite per supportare la transizione di questi stessi settori, notoriamente "hard to abate"». Il tema dell'impatto degli ETS, insieme alla digitalizzazione e all'intelligenza artificiale (il 76% delle imprese di logistica investe in tecnologie basate su IA), sarà uno dei fili conduttori del Forum, insieme ad altri nodi cruciali per la competitività del Paese: infrastrutture, carenza di autisti, lavoro e accessibilità. La giornata si aprirà alle 10.00 con la conferenza stampa di lancio, a cui interverranno Pasquale Russo, Presidente di Conftrasporto-Confcommercio. «Metteremo il dito nella piaga sviscerando i problemi più pressanti del settore: carenza di autisti, distorsioni della decarbonizzazione, lacune infrastrutturali. Ma anche indicando soluzioni concrete per un modello di sviluppo sostenibile, competitivo e inclusivo».

Informatore Navale

Conftrasporto, dal X Forum in programma il 22 ottobre un allarme per il trasporto italiano: «Il sistema ETS genera quasi 8 miliardi di costi e l'ETS2 potrà costare fino a 3 miliardi alle imprese»

10/21/2025 18:54

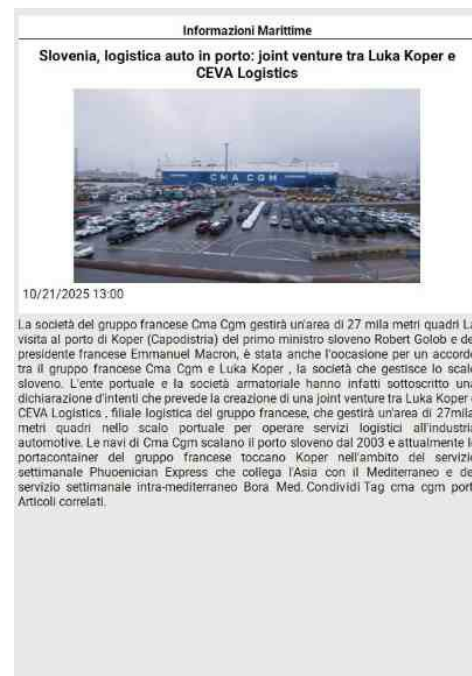
La decarbonizzazione del trasporto italiano non sarà gratuita. Anzi, il conto della transizione ecologica rischia di abbattersi sull'intero sistema. È l'allarme che verrà lanciato nel corso del X Forum della Conftrasporto-Confcommercio, in programma mercoledì 22 ottobre a Roma, nella sede nazionale Confcommercio in piazza Gioacchino Belli 2 Roma, 21 ottobre 2025 - Secondo le anticipazioni del nuovo studio dell'Osservatorio Freight Insights in partnership tra MOST e FCSELI, che verrà illustrato nel corso del Forum, l'estensione del sistema europeo di scambio delle emissioni (ETS) ai trasporti potrebbe generare fino a 3 miliardi di costi aggiuntivi solo per il trasporto merci stradale in Italia, e, già per il 2025, tra 6,4 e 8,5 miliardi a livello europeo per il comparto marittimo, riducendo di fatto la competitività dei porti mediterranei. L'ETS2, inoltre, potrebbe determinare un incremento del prezzo del gasolio fino al 20%, con effetti diretti su logistica, filiere produttive e consumatori finali. «La decarbonizzazione è un obiettivo che condividiamo - spiega Pasquale Russo, Presidente di Conftrasporto-Confcommercio - ma non può trasformarsi in una tassa occulta che penalizza le imprese e il Paese. In questo scenario è fondamentale che almeno le risorse provenienti dai settori trasporti vengano reinvestite per supportare la transizione di questi stessi settori, notoriamente "hard to abate"». Il tema dell'impatto degli ETS, insieme alla digitalizzazione e all'intelligenza artificiale (il 76% delle imprese di logistica investe in tecnologie basate su IA), sarà uno dei fili conduttori del Forum, insieme ad altri nodi cruciali per la competitività del Paese: infrastrutture, carenza di autisti, lavoro e accessibilità. La giornata si aprirà alle 10.00 con la conferenza stampa di lancio, a cui interverranno Pasquale Russo, Presidente di Conftrasporto-Confcommercio. «Metteremo il dito nella piaga sviscerando i problemi più pressanti del settore: carenza di autisti, distorsioni della decarbonizzazione, lacune infrastrutturali. Ma anche indicando soluzioni concrete per un modello di sviluppo sostenibile, competitivo e inclusivo».

Informazioni Marittime

Focus

Slovenia, logistica auto in porto: joint venture tra Luka Koper e CEVA Logistics

La società del gruppo francese Cma Cgm gestirà un'area di 27 mila metri quadri. La visita al porto di Koper (Capodistria) del primo ministro sloveno Robert Golob e del presidente francese Emmanuel Macron, è stata anche l'occasione per un accordo tra il gruppo francese Cma Cgm e Luka Koper, la società che gestisce lo scalo sloveno. L'ente portuale e la società armatoriale hanno infatti sottoscritto una dichiarazione d'intenti che prevede la creazione di una joint venture tra Luka Koper e CEVA Logistics, filiale logistica del gruppo francese, che gestirà un'area di 27 mila metri quadri nello scalo portuale per operare servizi logistici all'industria automotive. Le navi di Cma Cgm scalano il porto sloveno dal 2003 e attualmente le portacontainer del gruppo francese toccano Koper nell'ambito del servizio settimanale Phoenician Express che collega l'Asia con il Mediterraneo e del servizio settimanale intra-mediterraneo Bora Med. Condividi Tag cma cgm **porti** Articoli correlati.



La formazione al tempo della realtà aumentata e virtuale

Che accelerazione nell'evoluzione delle competenze in porto **GENOVA**. Il progetto si chiama "NeXTrain.PortS" (programma Erasmus 2021-2027) e punta a «integrare tecnologie immersive come la realtà aumentata e la realtà virtuale nei percorsi di aggiornamento professionale». L'Authority livornese di Palazzo Rosciano l'ha messo in vetrina, nell'ambito della "Port & Shipping Tech International Conference", uno degli appuntamenti di punta della "Genoa Shipping Week", in occasione di un appuntamento che ha visto discutere esperti, istituzioni e operatori del settore marittimo-portuale. Ai raggi x un argomento che merita di essere messo sotto i riflettori: l'evoluzione delle competenze professionali nel mondo del lavoro portuale, con l'accelerazione che è data da «un contesto segnato da una crescente digitalizzazione e dall'introduzione di tecnologie avanzate». L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha presentato le attività del proprio centro di formazione. Tutte incardinate attorno a un obiettivo chiaro: rendere «la formazione più efficace, tempestiva e sostenibile, senza compromettere l'operatività quotidiana dei porti». Tanto nel confronto così come dietro la proposta livornese emerge l'idea della adozione di strumenti di una educazione supportata dal computer e spesso in modalità che mixano l'aspetto fisico tradizionale e quello digitale ("phygital", dicono si chiami): è qui - viene sottolineato - che si può avere «una risposta concreta alle nuove esigenze del settore». Basti dire che, secondo quanto messo in risalto nel corso dell'evento, «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».



Marine della Toscana, l'aggregazione è una virtù (e un esempio da replicare)

Il consorzio si mette in vetrina al maxi-evento Venezia VENEZIA. L'esperienza di Marine della Toscana ha una importanza strategica anche come esempio per il suo ruolo di sistema: conferma «l'utilità concreta di un modello aggregativo, capace di valorizzare le eccellenze locali e di proiettarle in una dimensione internazionale grazie al supporto operativo di Navigo, centro di competenza e innovazione per l'industria nautica». Parola di Matteo Italo Ratti, presidente del consorzio che raggruppa 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. L'assemblea dei consorziati ha tenuto banco durante la Icomia World Marinas Conference 2025: all'assise in agenda negli Arsenali di Venezia, Marine della Toscana ha potuto portare la sua eccellenza sotto i riflettori della scena internazionale, in quello che è l'appuntamento numero uno al mondo per il settore dell'industria delle marine e dei **porti** turistici. «Marine della Toscana dimostra - ha ribadito Ratti - 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». Aggiungendo poi: «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». La presenza di Marine della Toscana a un evento di tale rilevanza internazionale conferma il ruolo centrale della Toscana - è stato detto - come «polo mediterraneo per la nautica e la portualità turistica», e rafforza la sua strategia di promozione sui mercati globali, valorizzando le competenze e le infrastrutture d'eccellenza del territorio. In occasione dell'evento internazionale di Venezia Pietro Angelini, direttore di Marine della Toscana, è intervenuto come relatore nel panel dedicato all'impatto economico di questo genere di infrastrutture: ha offerto una prospettiva strategica sul «valore economico e sociale generato dalle moderne marine all'interno dei territori costieri». Angelini ha sottolineato come le marine non siano soltanto infrastrutture per la nautica da diporto, ma «veri e propri motori di sviluppo locale, capaci di creare occupazione qualificata, attrarre investimenti, promuovere il turismo sostenibile e rafforzare l'identità culturale dei territori». È grazie alla piattaforma Ormeggiando.it, portale che offre agli utenti soluzioni per l'ormeggio in tempo reale anche con l'ausilio di tecnologie di intelligenza artificiale, che sarà possibile a migliorare il sistema di prenotazione: si tratta di una delle innovazioni su cui sta lavorando il consorzio Marine della Toscana.



Il consorzio si mette in vetrina al maxi-evento Venezia VENEZIA. L'esperienza di Marine della Toscana ha una importanza strategica anche come esempio per il suo ruolo di sistema: conferma «l'utilità concreta di un modello aggregativo, capace di valorizzare le eccellenze locali e di proiettarle in una dimensione internazionale grazie al supporto operativo di Navigo, centro di competenza e innovazione per l'industria nautica». Parola di Matteo Italo Ratti, presidente del consorzio che raggruppa 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. L'assemblea dei consorziati ha tenuto banco durante la Icomia World Marinas Conference 2025: all'assise in agenda negli Arsenali di Venezia, Marine della Toscana ha potuto portare la sua eccellenza sotto i riflettori della scena internazionale, in quello che è l'appuntamento numero uno al mondo per il settore dell'industria delle marine e dei porti turistici. «Marine della Toscana dimostra - ha ribadito Ratti - 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». Aggiungendo poi: «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». La presenza di Marine della Toscana a un evento di tale rilevanza internazionale conferma il ruolo centrale della Toscana - è stato detto - come «polo mediterraneo per la nautica e la portualità turistica», e rafforza la sua strategia di promozione sui mercati globali, valorizzando le competenze e le infrastrutture d'eccellenza del territorio. In occasione dell'evento internazionale di Venezia Pietro Angelini, direttore di Marine della Toscana, è intervenuto come relatore nel panel dedicato all'impatto economico di questo genere di infrastrutture: ha offerto una prospettiva strategica sul «valore economico e sociale generato dalle moderne marine all'interno dei territori costieri». Angelini ha sottolineato come le marine non siano soltanto infrastrutture per la nautica da diporto, ma «veri e propri motori di sviluppo locale, capaci di creare occupazione qualificata, attrarre investimenti, promuovere il turismo sostenibile e rafforzare l'identità culturale dei territori». È grazie alla piattaforma Ormeggiando.it, portale che offre agli utenti soluzioni per l'ormeggio in tempo reale anche con l'ausilio di tecnologie di intelligenza artificiale, che sarà possibile a migliorare il sistema di prenotazione: si tratta di una delle innovazioni su cui sta lavorando il consorzio Marine della Toscana.

Sorpresona: ancora uno slittamento del voto in commissione

Le nomine dei presidenti e il fortino del potere leghista attaccato dagli alleati LIVORNO. Si potrebbe ripescare dai ricordi della matematica di liceo la formuletta in calce alla dimostrazione del teorema: "Come volevasi dimostrare". Il parere sulla nomina di una sfilza di presidenti di autorità di sistema portuale non è bastato neanche metterlo formalmente all'ordine del giorno nell'agenda delle convocazioni della commissione del Senato: la giornata di martedì 21 è andata in archivio senza che Palazzo Madama fornisse al ministro Matteo Salvini questo benedetto parere. Non vincolante ma comunque indispensabile perché si completi l'iter e si possa procedere alla nomina dei presidenti mentre praticamente tutta la portualità made in Italy sta galleggiando da mesi con i designati che nel frattempo sono stati spediti ugualmente nei vari porti ma con i galloni di commissario straordinario. I maestri di tatticismo parlamentare hanno fatto una cosa semplice: il parere di per sé non incide per niente (guardatevi i video su Youtube su come sono andate le sedute precedenti), ma va espresso e dunque l'unica possibilità di farlo contare davvero è giocare sui tempi, fare "melina", ritardarlo. Si ha un bel dire che i poteri dei commissari straordinari sono gli stessi dei presidenti: di fatto non è vero e lo sanno tutti ma la manfrina resta. Per quale motivo l'opposizione non fa fuoco e fiamme: perché in realtà è anch'essa parte in commedia, avendo di fatto concordato un pizzicotto di nomine gradite al centrosinistra, in base alla regia dell'intesa negoziata in modo intelligente dal viceministro leghista Edoardo Rixi, braccio destro del numero uno Matteo Salvini, per evitare di ruzzolare di nuovo in un Vietnam come accadde dopo il 2003 finché dovette scendere in campo perfino la Corte Costituzionale per sbrogliare il caos. In extremis è arrivata una inversione nell'ordine del giorno della seduta: l'infornata di nomine, inizialmente nella prima parte delle questioni da analizzare, è stata spostata in coda. Questo potrebbe dire che la trattazione slitta a oggi, mercoledì 22 ottobre: ma la riunione è fissata per le ore 13. A giudicare dalle aspettative del toto-commissione, non è detto che sia questo il giorno giusto: per giovedì mattina alle 11 è previsto un ulteriore round. Del resto, non è un mistero per nessuno che il problema non è un ingarbugliarsi burocratico di date o un improvviso accavallarsi di impegni. C'è una questione politica di rapporti all'interno del centrodestra: da un lato, l'esito di tre tornate elettorali regionali (prima Marche, poi Calabria, infine Toscana) e altrettante regioni al voto fra un mese (Veneto, Puglia e Campania); dall'altro, lo sgomitare fra alleati in mezzo ai capitoli della legge di bilancio per intestarsi il merito di aver fatto passare questo o quel provvedimento. Fatto sta che il ministero coinvolto, quello delle infrastrutture e dei trasporti, è la trincea fortissimamente presidiata dalla Lega con il suo leader Salvini: bersaglio di ogni attacco, soprattutto adesso che è indebolito dal deludente verdetto



La Gazzetta Marittima

Focus

del voto regionale. È facile capirlo: l'assetto del potere distribuito a livello regionale è stato negoziato all'interno del centrodestra quando Fratelli d'Italia era ai minimi termini e la Lega aveva consensi record. Risultato: la Lega ha in mano i principali governatori del Nord produttivo, Forza Italia ha fatto man bassa di presidenze soprattutto al Sud e a Fratelli d'Italia sono rimaste le briciole. Ora che il partito della premier Giorgia Meloni ha da solo il doppio dei consensi degli altri due, gli equilibri vanno ricalcolati. È logico, così com'è ovvio che le cannonate vengano sparate contro la roccaforte di quel che resta del potere leghista, cioè il ministero di Salvini e Rixi. Del resto, la commissione in ballo è guidata da un senatore forzista di lunghissima esperienza e Forza Italia, forte della risalita al rango di secondo partito della coalizione, sembra aver scelto di affiancare Fratelli d'Italia per indebolire ulteriormente la Lega. Vedremo perciò se oggi avrà effetto l'ultimatum di Salvini dichiarato venerdì 10 ottobre a Livorno davanti al taccuino della Gazzetta Marittima, poi ribadito pochi giorni più tardi dal viceministro Rixi a **Genova**: o i commissari si sbrigano a dare il parere o le nomine le facciamo da soli noi al ministero. Se così fosse e se davvero Salvini tenesse duro e facesse le nomine (a pacchetti di tre per volta, si dice) è presumibile che si scatenerrebbe una "guerriglia" di attacchi estemporanei. Proprio adesso che c'è un nuovo round di campagna elettorale e la finanziaria ancora da condurre in porto nella navigazione parlamentare. Del resto, sono in gioco gli equilibri complessivi di potere fra gli alleati del centrodestra (può bastare aver promesso a Fratelli d'Italia il diritto a esprimere il candidato "governatore" in Lombardia, ma fra anni?) ma è sul fornello anche la pentola della "riforma della riforma della riforma" della portualità. Chi ne ha in mano le chiavi può disporre di un potere enorme: alla fin fine, in una fase di risorse pubbliche al lumicino dopo la fine del Pnrr, è da ritenere che sì la super-Authority dei "Porti d'Italia" resti formalmente in mani pubbliche, fifty-fifty fra ministero delle infrastrutture (a guida leghista) e ministero dell'economia (idem), ma con gli investimenti reali per miliardi di euro affidati agli investimenti di colossi privati in quella che sarà una sostanziale privatizzazione delle banchine. È una posizione che val bene il "governatorato" della Lombardia e anche qualcos'altro. Mauro Zucchelli.

CMA CGM rafforza la partnership con il Porto di Capodistria

CAPODISTRIA Il presidente e CEO del Gruppo CMA CGM, Rodolphe Saadé, ha visitato il Porto di Capodistria insieme al presidente francese Emmanuel Macron e al primo ministro sloveno Robert Golob, in un incontro che ha sottolineato il rafforzamento del partenariato strategico tra Francia e Slovenia e il ruolo crescente dell'Adriatico nello sviluppo del corridoio economico IndiaMedio OrienteEuropa (IMEC). Durante la visita, CMA CGM e il Porto di Capodistria hanno firmato una dichiarazione per la costituzione di una joint venture sotto forma di società a responsabilità limitata destinata a equipaggiare, gestire e mantenere un'area di 27.000 m² situata al di fuori della concessione portuale, dedicata ai servizi di logistica automobilistica. L'accordo consolida una collaborazione ventennale tra le due realtà. Con oltre vent'anni di presenza in Slovenia, CMA CGM consolida il suo ruolo chiave di collegamento tra l'Adriatico, l'Asia e l'Europa centrale, attraverso servizi marittimi, soluzioni intermodali e attività logistiche in espansione, ha dichiarato Saadé. Il gruppo francese, attivo globalmente nel trasporto marittimo, terrestre, aereo e nella logistica, impiega oggi oltre 100 collaboratori in Slovenia e gestisce due servizi marittimi diretti settimanali: il Phoenician Express, che collega l'Asia al Mediterraneo; il Bora Med, operativo all'interno del bacino mediterraneo. Grazie all'integrazione mare-ferrovia, CMA CGM contribuisce alla competitività del porto sloveno, in particolare nel trasporto di veicoli da e verso l'Asia, in partnership con i principali costruttori automobilistici internazionali. La nuova joint venture, che coinvolgerà anche CEVA Logistics (controllata del Gruppo CMA CGM), sarà focalizzata sui servizi logistici per l'import-export di veicoli finiti, rappresentando un primo passo verso un ampliamento delle attività nel segmento automotive. Nel quadro dell'iniziativa IMEC, CMA CGM e il Porto di Capodistria condividono l'obiettivo di rafforzare il ruolo della Slovenia come hub logistico sostenibile nel cuore dell'Europa, promuovendo progetti comuni per migliorare la competitività di Koper e lo sviluppo dei flussi commerciali regionali. Le linee CMA CGM da Koper sono servite da navi alimentate a GNL o metanolo, con una capacità di 15.000 TEU, e sono integrate da collegamenti ferroviari diretti verso i principali mercati dell'Europa centrale, offrendo soluzioni di trasporto efficienti, affidabili e a basse emissioni di carbonio.



Porti d'Italia Spa: l'identikit della nuova società

ROMA - La bozza del documento della Riforma portuale che sta girando in questi giorni conferma la volontà del Ministero delle Infrastrutture di riconoscere e creare una società che coordini le attività delle Autorità di Sistema portuali italiane. Si tratterebbe della Porti d'Italia SpA società per azioni alla quale si è giunti dopo mesi di lavoro alla riforma della legge 84/94 affidato in particolare dal Ministero al viceministro, Edoardo Rixi. Secondo le ultime dichiarazioni pubbliche il testo attende la bollinatura da parte della Ragioneria di Stato ma ormai è certa la costituzione di un organismo di coordinamento al di sopra di ogni singola AdSp. La neo società si occuperà di investimenti, opere di interesse generale e pubblico e interventi di manutenzione straordinaria. Secondo quanto è dato sapere le sarà attribuita una concessione della durata di 99 anni, così da poter portare avanti le attività per promuovere i porti italiani. La Porti d'Italia Spa, che sarà istituita dal Mit, dovrebbe avere al suo interno anche rappresentanti del Mef che parteciperà al capitale sociale oltre che con due membri del Cda a cui si aggiungeranno due membri del Mit e uno della presidenza del consiglio, per un totale di cinque. Il presidente sarà nominato tra i membri designati dal Ministero dell'economia e delle finanze e l'amministratore delegato tra quelli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La posizione di Fit-Cisl Valutiamo positivamente l'avvio della riforma della portualità italiana, un passaggio che come Fit-Cisl abbiamo sollecitato più volte" scrivono in una nota dal sindacato. "È un segnale atteso, che può restituire coerenza e visione strategica a un sistema essenziale per la competitività del Paese. Tuttavia dal punto di vista sindacale, è fondamentale che la riforma non si esaurisca in un semplice riordino della governance o nella ridefinizione del consiglio di amministrazione, ma entri nel merito delle questioni che contano davvero: il lavoro, la sicurezza e lo sviluppo industriale. Se Porti d'Italia Spa nascerà come un vero facilitatore e non come un moltiplicatore di procedure, allora saremo sulla strada giusta. Ma serve chiarezza sin dall'inizio: le lavoratrici e i lavoratori dei porti non devono subire alcun tipo di documento, né in termini di diritti, né in materia di trattamento economico, né di prospettive professionali". Secondo il sindacato vanno garantiti alcuni aspetti fondamentali: il pieno rispetto del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei Lavoratori dei Porti e delle clausole sociali e contrattuali in occasione di affidamenti e concessioni la tutela e la valorizzazione delle professionalità e delle buone pratiche già consolidate, rafforzando la partecipazione dei lavoratori nei processi di pianificazione e investimento un deciso innalzamento degli standard di sicurezza nelle operazioni portuali un piano stabile di formazione tecnica e addestramento continuo, soprattutto sui temi della prevenzione e della sicurezza Un sistema portuale moderno -afferma la Federazione dei trasporti cislina-cresce soltanto sulle infrastrutture, ma sulle



Messaggero Marittimo

Focus

persone che le rendono vive, efficienti e sicure. Per questo auspichiamo che si apra rapidamente un tavolo di confronto con il Viceministro Edoardo Rixi, per affrontare in modo puntuale e condiviso tutte le questioni sindacali connesse alla riforma. Solo così Porti d'Italia Spa potrà davvero rappresentare il salto di paradigma e, conseguentemente di qualità, che il nostro sistema logistico e portuale attende da tempo: un modello di sviluppo sostenibile, partecipato e fondato sul rispetto delle lavoratrici e dei lavoratori del settore.

Innovare il mare: il Cluster BIG lancia la nuova fase della Blue Economy

NAPOLI - A poche settimane dalla chiusura di SeaFuture 2025, abbiamo incontrato Giorgio Ricci Maccarini, presidente del Cluster Tecnologico Nazionale BIG - Blue Italian Growth, per approfondire le prospettive strategiche dell'ecosistema italiano della blue economy, tra governance degli spazi marini, cooperazione mediterranea e innovazione tecnologica. Presidente, sono passate poche settimane dalla chiusura di SeaFuture. Qual è il bilancio per il Cluster BIG, in termini di relazioni internazionali e risultati concreti? La nostra presenza a SeaFuture è ormai storica e consolidata. Anche quest'anno siamo stati ospitati nell'area dedicata all'innovazione, partecipando attivamente ai lavori della Maritime Cluster Alliance, che ci ha permesso di incontrare nuovamente i nostri omologhi in Europa e nel Nord Africa. È stata un'occasione preziosa per affrontare il tema della governance dello spazio marino, un argomento che ci sta particolarmente a cuore. All'interno dell'hub dedicato all'innovazione abbiamo messo in evidenza la necessità di coordinare e governare gli usi misti degli spazi marini industriali, ambientali, energetici e logistici per evitare conflitti e favorire uno sviluppo armonico. Come Cluster, partecipiamo al gruppo nazionale di coordinamento della bioeconomia presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e coordiniamo un sottogruppo proprio sugli spazi marini. Questa edizione di SeaFuture ci ha consentito di condividere esperienze e proposte con partner nazionali e internazionali, rafforzando il dialogo mediterraneo e la cooperazione settoriale. SeaFuture è anche una vetrina tecnologica. Quali ambiti avete trovato più dinamici? È stata una platea eccezionale. Abbiamo incontrato grandi gruppi, PMI altamente innovative e realtà industriali specializzate, tutte attive nella blue economy. Un settore in forte evidenza è stato quello dell'underwater, con un'attenzione crescente alle tecnologie unmanned e ai sistemi di robotica e sensoristica subacquea. Sono ambiti strategici anche per noi, perché rappresentano la frontiera tecnologica su cui si giocherà gran parte della competitività dei prossimi anni. SeaFuture ci ha dato l'occasione di ampliare la nostra rete e valutare come integrare nuove competenze all'interno del Cluster. Parliamo del nuovo piano triennale: quali sono le direttrici strategiche su cui intendete concentrarvi? Come Cluster nazionale, riconosciuto dal MUR, abbiamo il compito di attivare l'ecosistema dell'economia blu. Il nostro piano, che sarà approvato in assemblea, nasce dal lavoro del Comitato tecnico-scientifico, che riunisce industria, ricerca e tecnologia. Le priorità sono chiare: robotica marina, sensoristica underwater, digitalizzazione delle attività subacquee e capacità di trasmissione dati. Si tratta di settori trasversali a tutte le filiere produttive del mare, dallo shipping all'energia offshore, dalla pesca alla cantieristica. Il nostro obiettivo è facilitare il technology transfer: mettere attorno allo stesso tavolo operatori industriali, università, PMI e start-up, per costruire ecosistemi tecnologici



Messaggero Marittimo

Focus

che trasformino la ricerca in innovazione industriale concreta. In che modo intendete tradurre questa priorità in azioni tangibili per le imprese, soprattutto PMI e start-up? La prima cosa è definire con chiarezza le filiere della blue economy: shipping e logistica, cantieristica navale, infrastrutture ed energia offshore, pesca e acquacoltura, biotecnologie blu, tutela ambientale e turismo costiero. Su queste filiere lavoreremo potenziando la progettualità europea e favorendo l'accesso delle realtà italiane soprattutto PMI ai consorzi internazionali per l'innovazione. Non tutte le aziende hanno la capacità strutturale di muoversi da sole nei bandi europei: le grandi corporation lo fanno, le PMI hanno bisogno di essere accompagnate e messe in rete. È qui che entra in gioco il ruolo del Cluster: creare connessioni operative e abbattere le barriere d'ingresso. Parallelamente, a livello nazionale, abbiamo avviato un dialogo molto stretto con il Polo Nazionale della Dimensione Subacquea, che sta lanciando bandi strategici. L'obiettivo è coinvolgere le PMI più innovative, trasformando i bisogni tecnologici in progetti concreti. Questo si traduce anche in un lavoro con incubatori, università e centri di ricerca, per favorire la nascita di start-up tecnologiche a partire dai risultati scientifici. Un altro asse strategico è il Mediterraneo. Quale ruolo vuole giocare BIG in quest'area? Il Mediterraneo è la nostra piattaforma naturale. All'interno della Maritime Cluster Alliance, e in particolare dell'iniziativa europea WestMed, abbiamo costruito una rete solida con i paesi della sponda sud e con i Balcani. È una rete che cresce anno dopo anno grazie ai progetti di ecosistema. I Paesi mediterranei hanno priorità e contesti differenti, ma operano sullo stesso ambiente: questo rende il dialogo immediato e operativo. I nostri partner sono interlocutori costanti per nuove iniziative comuni, sia in ambito tecnologico che industriale. Guardando ai prossimi mesi, quali saranno i primi segnali concreti della nuova fase operativa del Cluster? Vogliamo essere riconosciuti come un ente nazionale promotore dell'innovazione nella blue economy. Per farlo, stiamo organizzando un grande evento nazionale che fungerà da vetrina per presentare risultati e progetti e per aggregare i principali attori delle filiere marittime e costiere. Abbiamo definito KPI precisi nel nostro piano d'azione: vogliamo misurare i risultati non in astratto, ma in termini di connessioni create, progetti attivati e casi di successo industriale. La vera sfida è rendere l'innovazione possibile, abbattendo le barriere e favorendo collaborazioni reali tra attori diversi. Una volta creato il tavolo, i risultati arrivano in modo naturale. Un percorso condiviso per raccontare la Blue Economy. Con questa intervista prende avvio un percorso di sinergia editoriale tra il Cluster BIG e Il Messaggero Marittimo: ogni mese verrà approfondito, in forma congiunta, un tema di attualità strategica per la blue economy, attraverso articoli a quattro mani tra la redazione e un esperto del network del Cluster. Un'iniziativa che intende coniugare rigore tecnico e visione giornalistica, per raccontare con competenza le trasformazioni in atto nei mari italiani ed europei.

Cug: come superare le discriminazioni?

LIVORNO - Antonella Ninci è la presidente della Rete nazionale Comitati Unici di Garanzia (Cug). Si tratta di una rete spontanea nata dieci anni fa per volontà delle presidenti e dei presidenti dei Cug di un gruppo di amministrazioni pubbliche Italiane, a cui oggi aderiscono oltre 450 tra Amministrazioni ed Enti, centrali, nazionali e locali. Ruolo dei Cug è quello di prevenire e contrastare ogni forma di discriminazione e realizzare ambienti di lavoro improntati, al tempo stesso, al benessere organizzativo ed alla efficienza nei risultati. Anche le Autorità di Sistema portuale hanno aderito e quella di Livorno, nel suo percorso iniziato circa un anno fa, ha dedicato al tema una giornata. A margine dell'evento abbiamo parlato con la dottoressa Ninci, chiedendo di spiegarci che cosa siano i Cug, quali siano le attività e chi rappresentino. "Il percorso delle AdSp ha radici in tempi non troppo lontani, ma già si è fatto strada" ha detto. Questa rete concede una visione integrata, per dare una svolta al tema della prevenzione dei fenomeni di discriminazione di ogni tipo. Nelle pubbliche amministrazioni il Cug non è facoltativo, ma obbligatorio ed ha il vantaggio di avere al suo interno la visione delle organizzazioni sindacali, grande bacino di competenze e valori. "Le tematiche affrontate sono di varia natura, salute, sicurezza ad esempio, accompagnate da un dialogo costante per segnare la strada migliore e avere una rete ci permette di far sentire in maniera strutturata una voce unica". La parità di genere Tra le discriminazioni, quella della parità di genere conta numeri ancora importanti. "Le criticità sussistono ancora, con il famoso "tetto di cristallo" o "pavimento appiccicoso" che ancora sono realtà perché anche nel lavoro pubblico esistono gap retributivi importanti". La differenza è di circa il 5%: ma non si tratta di retribuzione base, ma riguarda tutto l'accessorio. "Sappiamo che le donne hanno problemi legati alla conciliazione casa-lavoro e spesso fanno ricorso al part time, quindi diminuzioni retributive legate alla minor possibilità di presenza nel luogo di lavoro. Oppure riguarda le difficoltà di avere incarichi aggiuntivi che sono quelli retribuiti maggiormente". Si sconta ancora una differenza e c'è bisogno di sviluppare metodi di comunicazione inclusivi e rispettosi. "C'è da tenere conto oggi -aggiunge Antonella Ninci- delle discriminazioni multifattoriali e intersezionali: oggi nelle amministrazioni, come in ogni ambiente di lavoro, convivono molte generazioni. L'ingresso di capitale di lavoro giovane fa sì che ci possano essere tre, quattro, qualche volta anche cinque generazioni insieme. Non è facile essere donna di una certa età, anziana, piuttosto che giovane. Le penalità possono essere vissute in maniera multipla, genere e disabilità insieme anche all'età. Quindi serve un'attenzione focalizzata alla crescita di una cultura di sensibilità che riesca ad intercettare tutti i fattori di rischio e a trovare le soluzioni per superarli".



Marinedi all'ICOMIA World Marinas Conference presenta la propria visione per il futuro dei porti turistici

Marinedi, leader nello sviluppo e gestione di **porti** turistici in Italia e in Europa, ha partecipato all'evento internazionale ICOMIA World Marinas Conference, svoltosi a Venezia, condividendo la propria visione strategica per il futuro del settore marina e le opportunità di innovazione e cooperazione tra **porti** turistici. Mauro Scali CFO di Marinedi, ha preso parte alla sessione "The Marina Chains: the vision and proposition of the future", durante la quale importanti protagonisti del settore hanno discusso delle prospettive future del network di **porti** turistici. Tra i partecipanti, Hamza Mustafa (P&O Marinas), John Matheson (F3 Marinas), Gabriela Lobato Marins (BR Marinas), Mr. Kristijan Pavic (Adriatic Croatia International Club) e Andrea De Santis (D-Marin) hanno condiviso esperienze e strategie per rafforzare la cooperazione internazionale tra i marina. L'ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) è il principale organismo globale che rappresenta le associazioni e le imprese del settore nautico e dei **porti** turistici, promuovendo la crescita sostenibile e lo sviluppo internazionale del comparto. La ICOMIA World Marinas Conference è una conferenza specialistica sui **porti** turistici, organizzata dal gruppo ICOMIA Marinas che si svolge con cadenza biennale in diverse località del mondo. Dal suo inizio nel 1993, l'evento si è svolto in Europa, Stati Uniti, Australia e Asia, affrontando una vasta gamma di temi legati alla longevità e al successo continuo della comunità marina. La conferenza rappresenta una piattaforma di confronto globale su innovazione, strategie e sostenibilità nel settore dei **porti** turistici. Fondata nel 2013, Marinedi è oggi uno dei principali network di **porti** turistici del Mediterraneo, con 13 marina in Italia e oltre 4.500 posti barca, in continua espansione. Tra le strategie del gruppo vi è la gestione e valorizzazione di **porti** distribuiti in modo strategico, che consentano ai diportisti di esplorare ampie aree di navigazione con un unico interlocutore commerciale, affiancata da altre iniziative volte a innovare la gestione dei marina e valorizzare le destinazioni nautiche di riferimento. Durante il suo intervento, Mauro Scali ha dichiarato: "Crediamo che semplificare la gestione delle imbarcazioni sarà uno dei driver chiave del futuro del settore. Allo stesso tempo, vogliamo promuovere il potenziale delle destinazioni, facendo dei marina porte di accesso per scoprire i territori circostanti. Inoltre, con l'invecchiamento dei diportisti, è fondamentale attrarre giovani alla nautica, e nuovi modelli di ownership sharing possono rappresentare un'opportunità per abbattere le barriere economiche e operative. Innovazione, cooperazione e sperimentazione sono la chiave per affrontare le sfide future e far crescere l'intero settore." "La partecipazione di Marinedi all'ICOMIA World Marinas Conference conferma l'impegno a contribuire attivamente al dibattito internazionale sul futuro dei **porti**



Marinedi, leader nello sviluppo e gestione di porti turistici in Italia e in Europa, ha partecipato all'evento internazionale ICOMIA World Marinas Conference, svoltosi a Venezia, condividendo la propria visione strategica per il futuro del settore marina e le opportunità di innovazione e cooperazione tra porti turistici. Mauro Scali CFO di Marinedi, ha preso parte alla sessione "The Marina Chains: the vision and proposition of the future", durante la quale importanti protagonisti del settore hanno discusso delle prospettive future del network di porti turistici. Tra i partecipanti, Hamza Mustafa (P&O Marinas), John Matheson (F3 Marinas), Gabriela Lobato Marins (BR Marinas), Mr. Kristijan Pavic (Adriatic Croatia International Club) e Andrea De Santis (D-Marin) hanno condiviso esperienze e strategie per rafforzare la cooperazione internazionale tra i marina. L'ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) è il principale organismo globale che rappresenta le associazioni e le imprese del settore nautico e dei porti turistici, promuovendo la crescita sostenibile e lo sviluppo internazionale del comparto. La ICOMIA World Marinas Conference è una conferenza specialistica sui porti turistici, organizzata dal gruppo ICOMIA Marinas che si svolge con cadenza biennale in diverse località del mondo. Dal suo inizio nel 1993, l'evento si è svolto in Europa, Stati Uniti, Australia e Asia, affrontando una vasta gamma di temi legati alla longevità e al successo continuo della comunità marina. La conferenza rappresenta una piattaforma di confronto globale su innovazione, strategie e sostenibilità nel settore dei porti turistici. Fondata nel 2013, Marinedi è oggi uno dei principali network di porti turistici del Mediterraneo, con 13 marina in Italia e oltre 4.500 posti barca, in continua espansione. Tra le strategie del gruppo vi è la gestione e valorizzazione di porti distribuiti in modo strategico, che consentano ai diportisti di esplorare ampie aree di navigazione con un unico interlocutore commerciale, affiancata da altre

Sea Reporter

Focus

turistici" ha aggiunto Renato Marconi CEO e fondatore di Marinedi. "La nostra visione è quella di un sistema di marina connesse, sostenibili, luogo di eventi sportivi e culturali, in grado di integrare innovazione tecnologica, valorizzazione territoriale, formazione delle nuove generazioni e crescita economica. Crediamo che il futuro del diporto passi attraverso la collaborazione tra operatori, istituzioni e territori, per costruire un modello di sviluppo realmente condiviso e duraturo." Con la presenza all'ICOMIA World Marinas Conference, Marinedi ribadisce il proprio ruolo di protagonista nel panorama internazionale della nautica da diporto, impegnata nel promuovere **porti** turistici innovativi, sostenibili e sempre più vicini alle esigenze dei diportisti di oggi e di domani.

Ship Mag

Focus

Scenic Group presenta Scenic Ikon, la terza nave da spedizione di lusso per crociere polari e tropicali

La nuova ammiraglia, costruita internamente in Croazia, entrerà in servizio nel 2028 e offrirà esperienze esclusive tra Mediterraneo e Antartide Adelaide - Il gruppo turistico di lusso Scenic Group ha annunciato la costruzione della sua terza nave da spedizione ultra-lusso, la Scenic Ikon, destinata alla flotta Scenic Discover Yacht. I lavori sono già in corso presso il cantiere Mkm Yachts in Croazia, gestito direttamente dalla divisione interna del gruppo, una scelta nata dopo le difficoltà finanziarie del precedente partner cantieristico. Il fondatore e presidente Glen Moroney ha ricordato che l'esperienza maturata con la Scenic Eclipse (entrata in servizio nel 2019) e con la Scenic Eclipse II (2023) ha ispirato la progettazione della nuova unità, pensata per combinare lusso e capacità di navigare in ambienti estremi. La Scenic Ikon, più grande delle due navi gemelle precedenti, avrà una stazza lorda di 26.500 tonnellate, una lunghezza di 205 metri e potrà ospitare 270 passeggeri in 135 suite con veranda privata. La costruzione, avviata con il taglio della prima lamiera a febbraio e la posa della chiglia a maggio 2025, procede secondo programma: la consegna è prevista per fine 2027, con l'entrata in servizio nell'aprile 2028.

Progettata per operare sia nelle regioni polari sia in acque tropicali, la nave avrà uno scafo con classificazione Polar Code 6 e Ice Class 1A. Sarà equipaggiata con due elicotteri Airbus, un sottomarino Triton AVA personalizzato, gommoni Zodiac e tender Fassmer. A bordo offrirà 15 ristoranti e lounge, oltre a una spa su due livelli di 1.700 metri quadrati. Il viaggio inaugurale partirà da **Venezia** e toccherà il Mediterraneo, l'Egeo e l'Egitto, proseguendo verso Capo Verde, Dakar, l'Antartide, le Falkland e i fiordi cileni. Oltre alla linea Scenic il gruppo gestisce anche Emerald Cruises & Tours, che opera crociere fluviali e due yacht oceanici di lusso, con tre nuove unità da 128 passeggeri in costruzione in Vietnam per il periodo 2026-2028.



Ship Mag

Focus

Presidenti dei porti, ennesimo rinvio del voto al Senato in Commissione Trasporti

Continuano i litigi all'interno della maggioranza. Domani è convocata una nuova riunione. Se ci sarà un altro nulla di fatto il Mit, come annunciato dal viceministro Rixi, dovrebbe procedere ugualmente alle prime tre designazioni. Paita e Fregolent (Iv): "E' uno scandalo, vergogna" Roma - Nuovo rinvio del voto all'VIII Commissione del Senato di tutti i presidenti di Autorità di sistema portuale ancora in attesa di nomina. Era all'ordine del giorno della seduta convocata per oggi, ma la votazione è stata rinviata con la motivazione che la maggioranza ha bisogno di tempo per verificare alcune condizioni. Domani alle 13 la commissione tornerà a riunirsi e si vedrà se questa volta sarà quella buona oppure, come aveva annunciato la scorsa settimana il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, per non allungare ancora i tempi dopo mesi di attesa, il ministro Matteo Salvini procederà con le prime tre nomine (partendo dai primi tre insediati come commissari straordinari): dovrebbero essere Francesco Mastro dell'Adsp del Mare Adriatico Meridionale (Bari), Francesco Rizzo per l'Adsp dello Stretto (Messina) e Bruno Pisano dell'Adsp del Mar Ligure Orientale (La Spezia) Se invece domani la Commissione del

Senato procederà, sono in tutto undici i presidenti in pectore, oggi commissari straordinari delle rispettive Adsp, in attesa della votazione. Si tratta di Giovanni Gugliotti (Mar Ionio), Francesco Benevolo (Mar Adriatico Centro Settentrionale), Francesco Mastro (Mar Adriatico Meridionale), Francesco Rizzo (Adsp dello Stretto), Davide Gariglio (Mar Tirreno Settentrionale), Bruno Pisano (Mar Ligure Orientale), Raffaele Latrofa (Mar Tirreno Centro Settentrionale), Eliseo Cuccaro (Mar Tirreno Centrale), Matteo Gasparato (Mar Adriatico Settentrionale), Paolo Piacenza (Mar Tirreno Meridionale e Ionio), Domenico Bagalà (Mar di Sardegna). Discorso diverso per **Marco Consalvo**, per il quale il ministero ha appena firmato la richiesta dell'intesa al presidente della Regione per la nomina a presidente dell'Adsp di Trieste e quindi deve ancora passare attraverso l'intero iter parlamentare. E ancora differente per Annalisa Tardino, commissario straordinario dell'Adsp del Mare di Sicilia Occidentale (Palermo) in attesa dell'udienza del Tar Sicilia sul ricorso presentato dalla Regione siciliana, fissata per il 13 gennaio. Durissimo il commento delle senatrici di Italia Viva, Raffaella Paita, capogruppo al Senato, e Silvia Fregolent, capogruppo in commissione Ambiente e Trasporti di palazzo Madama. "Ancora una volta la commissione Ambiente del Senato non ha votato i presidenti delle autorità di sistema portuale. Uno stallo che dura da più di un anno a causa dei litigi interni alla maggioranza, che non si mette d'accordo sulle nomine. Questo ennesimo rinvio è scandaloso". E ancora: "È una situazione grave, che mina l'autorevolezza dei porti italiani, di fatto commissariati e privi di una guida formale. Non è corretto - aggiungono le parlamentari Iv - nei confronti del personale che lavora negli scali e dell'economia portuale, fondamentale



Continuano i litigi all'interno della maggioranza. Domani è convocata una nuova riunione. Se ci sarà un altro nulla di fatto il Mit, come annunciato dal viceministro Rixi, dovrebbe procedere ugualmente alle prime tre designazioni. Paita e Fregolent (Iv): "E' uno scandalo, vergogna" Roma - Nuovo rinvio del voto all'VIII Commissione del Senato di tutti i presidenti di Autorità di sistema portuale ancora in attesa di nomina. Era all'ordine del giorno della seduta convocata per oggi, ma la votazione è stata rinviata con la motivazione che la maggioranza ha bisogno di tempo per verificare alcune condizioni. Domani alle 13 la commissione tornerà a riunirsi e si vedrà se questa volta sarà quella buona oppure, come aveva annunciato la scorsa settimana il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, per non allungare ancora i tempi dopo mesi di attesa, il ministro Matteo Salvini procederà con le prime tre nomine (partendo dai primi tre insediati come commissari straordinari): dovrebbero essere Francesco Mastro dell'Adsp del Mare Adriatico Meridionale (Bari), Francesco Rizzo per l'Adsp dello Stretto (Messina) e Bruno Pisano dell'Adsp del Mar Ligure Orientale (La Spezia) Se invece domani la Commissione del Senato procederà, sono in tutto undici i presidenti in pectore, oggi commissari straordinari delle rispettive Adsp, in attesa della votazione. Si tratta di Giovanni Gugliotti (Mar Ionio), Francesco Benevolo (Mar Adriatico Centro Settentrionale), Francesco Mastro (Mar Adriatico Meridionale), Francesco Rizzo (Adsp dello Stretto), Davide Gariglio (Mar Tirreno Settentrionale), Bruno Pisano (Mar Ligure Orientale), Raffaele Latrofa (Mar Tirreno Centro Settentrionale), Eliseo Cuccaro (Mar Tirreno Centrale), Matteo Gasparato (Mar Adriatico Settentrionale), Paolo Piacenza (Mar Tirreno Meridionale e Ionio), Domenico Bagalà (Mar di Sardegna). Discorso diverso per Marco Consalvo, per il quale il ministero ha appena firmato la richiesta dell'intesa al presidente della Regione per la nomina a

Ship Mag

Focus

nel nostro Paese. I partiti di maggioranza, interessati solo alle poltrone, dovrebbero vergognarsi".