



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 28 ottobre 2025



Prime Pagine

28/10/2025	Corriere della Sera	10
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	Il Fatto Quotidiano	11
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	Il Foglio	12
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	Il Giornale	13
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	Il Giorno	14
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	Il Manifesto	15
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	Il Mattino	16
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	Il Messaggero	17
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	Il Resto del Carlino	18
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	Il Secolo XIX	19
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	Il Sole 24 Ore	20
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	Il Tempo	21
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	Italia Oggi	22
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	La Nazione	23
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	La Repubblica	24
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	La Stampa	25
Prima pagina del 28/10/2025		
28/10/2025	MF	26
Prima pagina del 28/10/2025		

Primo Piano

27/10/2025	Informatore Navale	27
RISPOSTE TURISMO: nel 2026 oltre 15,4 milioni di crocieristi movimentati nei porti italiani (+2,6% sul 2025)		

Trieste

27/10/2025	Ship Mag	32
Trieste, un laboratorio di sviluppo tra porto, industria e innovazione		

Savona, Vado

27/10/2025	Savona News	34
Deposito Gnl a Bergeggi, la giunta dà l'indirizzo per un ricorso al Tar contro il decreto del Ministero		

Genova, Voltri

27/10/2025	Agenparl	38
(Nota stampa) - Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna		
27/10/2025	Agi	39
Sequestrata al porto di Genova una Ferrari da 700mila euro per contrabbando, guidata da un francese		
27/10/2025	Ansa.it	40
Sequestrata Ferrari da 700 mila euro in porto a Genova		
27/10/2025	BizJournal Liguria	41
Decarbonizzazione trasporto marittimo, Enilive: nel porto di Genova disponibile biocarburante Hvo diesel		
27/10/2025	FerPress	42
Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna		
27/10/2025	Il Nautilus	43
Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna		
27/10/2025	Italtpress.it	44
Trasporto marittimo, il biocarburante HVO Diesel di Enilive disponibile nei porti di Genova e Ravenna		
27/10/2025	Messaggero Marittimo	45
Sequestrata al porto di Genova una Ferrari Purosangue		
27/10/2025	PrimoCanale.it	46
Ferrari 'Purosangue' sequestrata nel porto di Genova: valore di 700mila euro		
27/10/2025	PrimoCanale.it	47
La mozione di Avs in consiglio comunale: un osservatorio sui traffici d'armi in porto		
27/10/2025	Rai News	49
Contrabbando in porto, sequestrata a Genova una Ferrari da 700mila euro		
27/10/2025	Ship 2 Shore	50
Il biofuel per navi del gruppo Eni è disponibile nei porti di Genova e Ravenna		
27/10/2025	Shipping Italy	51
Eni annuncia disponibilità di biocarburante Hvo nei porti di Genova e Ravenna		

La Spezia

27/10/2025	Ansa.it	52
Adsp Mar Ligure Orientale ricostruirà ponte Darsena Pagliari		

27/10/2025	BizJournal Liguria	53
Porto della Spezia, avviata la progettazione del nuovo ponte mobile a Pagliari		
27/10/2025	Citta della Spezia	54
Waterfront, Onwatch: "Prima di ogni decisione progettuale si tenga un incontro pubblico aperto alle proposte della cittadinanza"		
27/10/2025	FerPress	57
La Spezia: avviata la progettazione della nuova struttura del ponte mobile a Pagliari. Inizio lavori nel 2026		
27/10/2025	Messaggero Marittimo	58
Spezia, via alla progettazione del nuovo ponte mobile di Pagliari		
27/10/2025	PrimoCanale.it	59
L'Autorità del Mar Ligure Orientale ricostruirà il ponte Darsena di Pagliari		
27/10/2025	PrimoCanale.it	60
Dragaggio del golfo, alla Spezia i muscoli costretti a sfrattare		
27/10/2025	Rai News	61
Via al progetto per ridare un ponte a Darsena Pagliari		

Ravenna

27/10/2025	Agenparl	62
(Nota stampa) Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna		
27/10/2025	FerPress	63
Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna		
27/10/2025	Gazzetta Dell'Emilia	64
"Cereali e dintorni". Momento di equilibrio. In evidenza Scritto da Redazione		
27/10/2025	Il Nautilus	65
Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna		
28/10/2025	Il Tempo Pagina 13	66
Biocarburante Hvo diesel a Genova e Ravenna		
27/10/2025	Italpress.it	67
Trasporto marittimo, il biocarburante HVO Diesel di Enilive disponibile nei porti di Genova e Ravenna		
27/10/2025	La Gazzetta Marittima	68
Cereali, granaglie e farine: Ravenna si conferma porto da record		
27/10/2025	ravennawebtv.it	69
Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna		
27/10/2025	Ship 2 Shore	70
Il biofuel per navi del gruppo Eni è disponibile nei porti di Genova e Ravenna		
27/10/2025	Shipping Italy	71
Eni annuncia disponibilità di biocarburante Hvo nei porti di Genova e Ravenna <i>Nicola Capuzzo</i>		

Marina di Carrara

28/10/2025	Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara) Pagina 31	72
Spartitraffico nuovo da demolire: «Era inutile fin dall'inizio»		

Livorno

27/10/2025	Messaggero Marittimo	73
E' questa la Riforma Portuale che ci aspettavamo? L'opinione di Massimo Provinciali		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/10/2025	FerPress	76
Marche: Acquaroli presenta la nuova Giunta. Baldelli ai trasporti e Bugaro a ZES, porti e interporti		
28/10/2025	corriereadriatico.it	78
Porto antico, sfilata delle navi vip: l'inchino al presidente Mattarella (che sarà ad Ancona il 4 novembre)		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

27/10/2025	CivOnline	79
Portlink, il Tar dà ragione a CSP		
27/10/2025	La Provincia di Civitavecchia	80
Portlink, il Tar dà ragione a CSP		
27/10/2025	Shipping Italy	81
Traiana vuole estendere la sua concessione portuale a Civitavecchia		

Napoli

28/10/2025	Sea Reporter	82
Aereo superleggero precipita in mare nel porto di Napoli		

Bari

27/10/2025	Il Nautilus	83
Francesco Mastro è il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale		
27/10/2025	La Gazzetta Marittima	85
Porto di Barletta, partiti i lavori per la nuova illuminazione del Braccio di Levante		
28/10/2025	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 7	87
Mastro si è insediato all'Autorità portuale		
27/10/2025	Port News	88
Francesco Mastro si presenta alla stampa		
27/10/2025	Puglia Live	90
Francesco Mastro è il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.		

27/10/2025	Rai News	Il nuovo presidente dell'Autorità portuale: "Presto nuovi terminal negli scali"	92
27/10/2025	Ship 2 Shore	Prima uscita ufficiale per Francesco Mastro a Brindisi	93
27/10/2025	Ship Mag	Adsp Mare Adriatico Meridionale, Mastro si presenta: "Al centro del mio mandato sviluppo, sostenibilità e tecnologia"	95

Brindisi

27/10/2025	Il Nautilus	Francesco Mastro è il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale	97
27/10/2025	Messaggero Marittimo	Mastro si presenta: Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità	99
27/10/2025	Port News	Francesco Mastro si presenta alla stampa	101
27/10/2025	Puglia Live	Francesco Mastro è il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. <i>Egidio Magnani</i>	102
27/10/2025	Rai News	Il nuovo presidente dell'Autorità portuale: "Presto nuovi terminal negli scali" <i>Gianluca Lovagnini</i>	104
27/10/2025	Ship 2 Shore	Prima uscita ufficiale per Francesco Mastro a Brindisi	105
27/10/2025	Ship Mag	Adsp Mare Adriatico Meridionale, Mastro si presenta: Al centro del mio mandato sviluppo, sostenibilità e tecnologia <i>Monica Zunino</i>	107

Taranto

27/10/2025	Ansa.it	Fermata nave che trasporta carbone nel porto di Taranto	108
------------	----------------	---	-----

Manfredonia

27/10/2025	Il Nautilus	Francesco Mastro è il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale	109
27/10/2025	Port News	Francesco Mastro si presenta alla stampa	111
27/10/2025	Puglia Live	Francesco Mastro è il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. <i>Egidio Magnani</i>	112
27/10/2025	Rai News	Il nuovo presidente dell'Autorità portuale: "Presto nuovi terminal negli scali" <i>Gianluca Lovagnini</i>	114
27/10/2025	Sea Reporter	Sequestrata struttura ricettiva litorale di Zapponeta	115

27/10/2025	Ship 2 Shore	116
Prima uscita ufficiale per Francesco Mastro a Brindisi		
27/10/2025	Ship Mag	118
Adsp Mare Adriatico Meridionale, Mastro si presenta: Al centro del mio mandato sviluppo, sostenibilità e tecnologia		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

28/10/2025	Sea Reporter	119
AdSP, Piacenza e il sindaco Stasi firmano l'atto di concessione del mercato ittico		

Cagliari

27/10/2025	Ansa.it	120
Sbarcati 76 migranti sulle coste del sud Sardegna		
27/10/2025	Ansa.it	121
Autorità portuale, bilancio di previsione 172 milioni per il '26		
27/10/2025	Il Nautilus	122
Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna: Approvato il Bilancio di previsione 2026		
27/10/2025	Informare	124
Approvato il bilancio di previsione 2026 dell'AdSP del Mare di Sardegna		
27/10/2025	Messaggero Marittimo	125
AdSp Mare di Sardegna: approvato il Bilancio di previsione 2026		
27/10/2025	Rai News	126
Sbarcati 76 migranti sulle coste del sud Sardegna		
27/10/2025	Sea Reporter	127
Approvato il bilancio di Previsione 2026 dell'AdSP del Mare di Sardegna		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

27/10/2025	Stretto Web	129
Reggio Calabria, torna la 39ª Mediterranean Cup della classe Optimist		

Augusta

27/10/2025	FerPress	130
Porto di Augusta: incontro di Assiterminal nella sede dell'Authority. Proseguono opere per adeguare spazi, strutture e servizi		
27/10/2025	La Gazzetta Marittima	131
Augusta, porto in trasformazione: Assiterminal chiede di «ottimizzare gli spazi»		
27/10/2025	Lora	132
Porto di Augusta, fase di grande trasformazione: incontro di Assiterminal nella sede dell'Authority		

27/10/2025	Messaggero Marittimo	133
Porto Augusta, Assiterminal in visita: Scalo in grande trasformazione"		
27/10/2025	Stretto Web	134
Porto di Augusta, fase di grande trasformazione: incontro di Assiterminal nella sede dell'Authority DETTAGLI		

Palermo, Termini Imerese

27/10/2025	Adnkronos.com	135
Porti, Tardino (Adsp Sicilia occidentale): "Obiettivo rendere scalo Gela efficiente"		
27/10/2025	FerPress	136
AdSP Mare di Sicilia Occidentale: commissario Tardino incontra il sindaco di Gela		
27/10/2025	Il Nautilus	137
Il commissario Tardino (AdSP MSO) incontra il sindaco di Gela: "Vogliamo rendere lo scalo di Gela efficiente dopo anni di incuria"		
27/10/2025	Messaggero Marittimo	138
Gela: la commissaria Tardino incontra il sindaco Di Stefano		

Trapani

27/10/2025	Trapani Oggi	139
Nave "Mediterranea" pronta a lasciare Trapani		

Focus

27/10/2025	Il Nautilus	140
La Charybdis, nave per il trasporto di grandi turbine eoliche sulla costa orientale degli Stati Uniti		
27/10/2025	Informare	143
World Shipping Council e China Shipowners' Association si sono confrontate sulle tasse reciproche sulle navi di USA e Cina		
27/10/2025	Informatore Navale	145
Tecnologia, Cultura, Sicurezza e Salute del mare: la rivoluzione Blue Deep-Tech		
27/10/2025	Informazioni Marittime	147
Elettrificazione banchine, Clia: "Il 60% delle navi pronte, ma i porti sono indietro"		
27/10/2025	Informazioni Marittime	148
Attesi l'anno prossimo nei porti italiani 15,4 milioni di crocieristi: lo studio di Risposte Turismo		
28/10/2025	La Gazzetta Marittima	149
Nomine Authority, rieccole nel menù della commissione dei senatori		
27/10/2025	L'agenzia di Viaggi	151
Clia: il 60% delle navi pronto per il green, ma porti indietro		
27/10/2025	L'agenzia di Viaggi	152
Crociere green: ok il 60% delle navi, impreparati i porti		
27/10/2025	L'agenzia di Viaggi	153
Tempesta Melissa sulla Giamaica, 60 italiani bloccati		

27/10/2025	L'agenzia di Viaggi	154
Crociere: verso un 2026 da record in Italia: oltre 15,4 milioni di turisti		
27/10/2025	Messaggero Marittimo	155
Nomine presidenti AdSp, la partita si sposta di nuovo al Senato		
27/10/2025	Port Logistic Press	156
Entro il 2028 è previsto l'avvio dell'operatività di ulteriori 8 terminal crociere		
27/10/2025	Port Logistic Press	157
Il 2026 per l'industria crocieristica italiana significherà 15,4 milioni di passeggeri		
27/10/2025	Ship Mag	158
Fedespediti, "L'export italiano riparte, saldo commerciale positivo per 24 miliardi"		
27/10/2025	Ship Mag	160
Cts, la logistica eccezionale tra investimenti e visione		
27/10/2025	Ship Mag	162
Edison ridisegna la mappa energetica italiana		
27/10/2025	Ship Mag	164
La sfida del trasporto intermodale secondo Contship		
28/10/2025	Ship Mag	166
Marsa Maroc e Cma Cgm insieme per il nuovo terminal di Nador West Med		
27/10/2025	Shipping Italy	167
Alessandro Santi lancia "Welcome Ashore": il turismo crocieristico riparte dal basso		
27/10/2025	Shipping Italy	170
Deviazioni navi e più trasparenza nel botto e risposta tra domanda e offerta di trasporti break bulk in Italia		
27/10/2025	Shipping Italy	172
Varata a Porto Nogaro la prima sezione della nuova nave di Aman at Sea		
27/10/2025	Shipping Italy	173
Competitività a rischio nel bunkeraggio: allarme di Assocostieri sui porti Italiani		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



In corsa anche Palladino
Juventus, via Tudor
In arrivo Spalletti?
di Bocci, Condò e Nerozzi
alle pagine 32 e 33



I funerali dell'ad di La7
Folla di amici e colleghi
per l'addio a Ghigliani
di Manuela Pelati
a pagina 18



VALLEVERDE

Il leader ungherese dal Papa e dalla premier: «Bruxelles non conta nulla. E Donald sbaglia sulle sanzioni a Mosca»

Orbán a Roma attacca l'Europa

Dazi, Pechino loda il dialogo con gli Usa. Trump contro Putin: la smetta di testare missili

I conti Giorgetti: curo i soldi di tutti



Meloni e le banche:
«Chieste risorse
a chi ha avuto tanto
Siano soddisfatte»

di Di Caro, Falci, Marro e Sensi

La Manovra e le banche. La premier Giorgia Meloni spiega: «Chiesti 5 miliardi su 44 di profitti. Gli istituti di credito possono essere soddisfatti. È un contributo su rendite create anche grazie al governo, non tassiamo le ricchezze prodotte». E sugli affari brevetti interviene il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti: «Curo i soldi di tutti».

alle pagine 8 e 9

ALGORITMI E PADRONI

di Massimo Gaggi

Nel confronto Usa-Cina giusto concentrarsi su dazi e terre rare, ma attenti a non sottovalutare la partita di TikTok e della sovranità algoritmica con le sue conseguenze anche politiche. Donald Trump e Xi Jinping si preparano a fare scelte che muovono interessi economici e strategici enormi, fisici, visibili: prezzi che salgono, balzelli da pagare, impatti sulle Borse, merci che spariscono dagli scaffali, produzioni industriali bloccate, ad esempio Ford e Jeep.

continua a pagina 22

SORPRESE ARGENTINE

di Federico Rampini

Bisogna risalire ai tempi di Juan Perón e di Evita per ritrovare l'Argentina al centro dell'attenzione mondiale. Stavolta lo si deve non solo a quel personaggio spettacolare che è Javier Milei, ma ai suoi sponsor americani: Donald Trump, Elon Musk. L'inattesa vittoria elettorale di Milei viene vista come un successo del trumpismo in quell'America latina che è il «cortile di casa» di Washington da due secoli. Ma gli elettori argentini non sono andati alle urne per questo.

continua a pagina 7

di Marco Cremonesi
e Viviana Mazza

Visita in Italia del premier ungherese Viktor Orbán. Prima l'incontro in Vaticano con papa Leone XIV poi il faccia a faccia con la premier Giorgia Meloni. «Bruxelles non conta nulla», l'attacco di Orbán all'Europa. Il leader di Budapest critica anche le sanzioni americane contro Mosca. Intanto, tra Pechino e Washington continua invece il dialogo. «Tra noi e gli Usa un rapporto strategico», hanno sottolineato i cinesi. Domani il vertice tra i presidenti Trump e Xi Jinping. E le Borse europee reagiscono bene.

da pagina 2 a pagina 5

Fubini, Muglia

I RAPPORTI CON XI JINPING

Ue, dai chip alle terre rare: la sfida cinese

di Francesca Basso
e Mara Gergolet a pagina 5

IL PAESE E LA GUERRA

Fondi, reclute: quanto può reggere Kiev

di Marta Serafini
alle pagine 2 e 3

GIANNELLI

LA PIAZZA ROSSA



1955-2025 Addio a Björn Andrésén, volto del film «Morte a Venezia»



Il ragazzo che ispirò Visconti
«Era il più bello del mondo»

di Maurizio Porro

È morto Björn Andrésén, l'attore e cantante svedese che interpretò Tadzio in Morte a Venezia di Luchino Visconti, il regista che lo soprannominò «il ragazzo più bello del ventesimo secolo». La sua bellezza divenne un simbolo e ispirò il volto di Lady Oscar.

a pagina 31

«Noi su quel sito, spogliate con l'AI»

Da Barra a Elodie: vittime attrici, cantanti, conduttrici. Le indagini della polizia postale

I CATTOLICI: È ABORTISTA
Smutniak-Maria
Il caso in Polonia

di Valerio Cappelli

È abortista: non può interpretare la Madonna? I cattolici polacchi contro l'attrice Kasia Smutniak, chiamata da Mel Gibson a indossare i panni di Maria nel sequel di «Passion».

a pagina 19

di Fulvio Fiano

Un altro sito sessista: questa volta spoglia donne famose con l'intelligenza artificiale. La piattaforma conta 7,5 milioni di utenti. Per restare all'Italia sono quaranta pagine con i profili alterati di attrici, cantanti, politiche, personaggi della tv. Da Francesca Barra a Lorena Bianchetti. Il sito è stato registrato nel 2014 e si appoggia su server di Paesi stranieri.

alle pagine 10 e 11 Cosentino
Distefano, Loggrosino

DEL FANTE (POSTE)

«Pagati 7 miliardi di dividendi»

di Andrea Ducci



La svolta? Investendo nel digitale. Il ceo di Poste Matteo Del Fante: in 10 anni 7 miliardi di dividendi, le sinergie con Tim.

a pagina 24

Scuola Tra studenti di destra e di sinistra Tafferugli al liceo, sedicenne in manette: polemica a Torino

di Alberto Giuliani

Tensioni al liceo Einstein di Torino durante un volantinaggio dell'estrema destra. Fermato un 16enne, che denuncia: «Mi hanno messo le manette, ho i segni, mi sono spaventato». Lo studente è stato denunciato per lesioni e resistenza.

a pagina 18

Venezia Lui: a mio padre accadde nel '38 «Fuori i sionisti»
I pro Pal impediscono di parlare al pd Fiano

di Vera Mantengoli

Il grido di «fuori i sionisti dall'Università» un gruppo di attivisti pro Pal ha impedito al parlamentare pd Emanuele Fiano il dibattito sulle prospettive di pace in Medio Oriente all'ateneo Ca' Foscari, a Venezia. «Sono scioccato, successo a mio padre nel 1938».

a pagina 13

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

BUSTINE
FLACCONCINI

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

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

A. MENABRE



La Commissione-farsa sulla gestione del Covid voluta da FdI è disertata anche da Lega e FI. Intanto l'ex capo-Dogane Minenna viene assolto da tutte le accuse



Martedì 28 ottobre 2025 - Anno 17 - n° 297
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

BIBI GIÙ NEI SONDAGGI

A Gaza la "fase 2" è in stallo: Israele non vuole i turchi



DI VIRI E MARRA A PAG. 4

L'ARGENTINA IN BILICO

Giovani, Trump e peronisti: perché ha stravinto Milei

FACCINI E LENZI A PAG. 10-11

COPTURE AI CREDITI

La leva di Meloni contro le banche sui fondi garantiti

BORZI A PAG. 5

ADDIO LUNA DI MIELE

Tutti contro Salis sull'inceneritore sopra la discarica

GRASSO A PAG. 15

EX GIOIELLI DI FAMIGLIA

Juve, Rep, Ferrari: gli Elkann sono re Mida al contrario

Ettore Boffano

TORINO

Il terrore, per chi tifa Juve (e non si accontenta delle versioni di regime propalate da certe redazioni sportive), è chedassessia finita. E per sempre. Come se una maledizione improvvisa, ma mai più riscattabile, si fosse impadronita - al pari di un demone della Fidanzata d'Italia, della Vecchia Signora, della squadra del record di scudetti e Coppe Italia.

A PAG. 16



QUARTO REICH Lo spaventoso riarmo nel bilancio del 2026

Germania: 377 miliardi in armi e lezioni di guerra nelle scuole

La riforma militare più imponente dal '45. Per i bimbi 2 ore a settimana per "divulgare" la strategia bellica in famiglia. Ora l'Ue studia nuovi mega-debiti pro Kiev con gli asset russi

CANNÀ, CARIMI E JARACH A PAG. 2-3



FAKE NEWS LA CASSAZIONE: 5 PAROLE CHE NEPPURE LO CITANO

Ecco la non sentenza che non ha assolto B.



SOLO PROPAGANDA

UNA RIGA DI DISPOSITIVO TECNICO, SENZ'ALCUNA MOTIVAZIONE, DIVENTA PER I POLITICI E I MEDIA LA SMENTITA DEL PATTO MAFIOSO GIÀ ACCERTATO

LO BIANCO, RODANO A PAG. 6-7

L'EX N.1 DEL RIS SUL REPERTO PERDUTO

Delitto Mattarella, parla Garofano: "Nel 1980 il quanto non era prova, ora si può tentare l'esame del Dna"

CAIA A PAG. 6-7

STANGATA A "REPORT"

Ghiglia e Arianna: nella visita a FdI 50 minuti di buco



MACKINSON A PAG. 9

LE NOSTRE FIRME

- Fares-Sachs Kiev 2014, il golpe Usa a pag. 17
- Valentini Eco-reazionari anti-green a pag. 13
- Orsini Le minacce Nato alla Russia a pag. 13
- Scanzani Perché il 'garante' era da FdI a pag. 13
- Luttazzi "Bibi" e le bugie militari a pag. 12
- Gismondo Vita lunga oppure sana? a pag. 20

A OSTIA, 50 ANNI FA

Quando uccisero Pasolini e Oriana Fallaci mi chiamò



PADELLARO A PAG. 18-19

La cattiveria

Donald Trump in Giappone, vedrà l'imperatore Naruhito: "E poi come avete fatto con Godzilla?"

LA PALESTRA/NICOLA RAMPONI

30 anni e non sentirli

Marco Travaglio

Da quando l'autorevole *Foglio* lo scrisse sette giorni fa, tutti parlano di una sentenza della Cassazione che avrebbe "assolto" B., alla memoria, da quelle brutte dicerie di rapporti con la mafia. C'è pure il virgolettato: "Nessun legame di Berlusconi e Dell'Utri con Cosa Nostra". Essendo improbabile che il *Foglio* pubblichi una notizia vera, ma ancor più che la Cassazione processi e assolva un morto, ma ancor più che oggi la Cassazione smentisca la Cassazione che nel 2014 condannò Dell'Utri a 7 anni per concorso esterno in mafia per aver mediato per 18 anni l'accordo concluso tra gli esponenti palermitani di Cosa nostra e Berlusconi, ci siamo procurati l'ormai celebre documento. Lo trovate qui accanto: 5 parole ("Dichiari inammissibile il ricorso del Pg") che non nominano mai B. e i suoi rapporti con la mafia. Né potrebbero farlo: la Cassazione si limita a confermare l'"inammissibilità totale" del ricorso del Pg di Palermo contro la decisione di Tribunale e Corte d'appello di negare la sorveglianza speciale e la confisca dei beni per Dell'Utri chieste dalla Procura. Per i giudici di primo e secondo grado, i pm non hanno provato che B. e Dell'Utri riciclarono capitali mafiosi e che B. riempisse di milioni Dell'Utri per comprargli il silenzio. E per la Corte d'appello, se già il pm impugnava su misure di prevenzione, non può ricorrere pure il Pg. La Cassazione sembra condividere, ma le motivazioni non le ha ancora scritte: per ora c'è solo il dispositivo.

Una sola cosa è certa: la sentenza non potrà smentire quella irrevocabile del 2014 non su generici "rapporti", ma sull'accordo di reciproco interesse concluso nel 1974 tra Cosa Nostra, rappresentata dai boss Bonade e Teresi, e l'imprenditore Berlusconi e durato fino all'anno di Capaci e via D'Amelio: "In cambio della protezione assicurata, Berlusconi aveva iniziato a corrispondere, a partire dal 1974, agli esponenti di Cosa nostra palermitana, per il tramite di Dell'Utri, cospicue somme di denaro". Questo dice l'unica vera sentenza della Cassazione sul tema, infatti non la conosce nessuno. Così B. ha potuto continuare a far politica, anche dopo la condanna a 4 anni per frode fiscale, e perfino salire al Quirinale da Mattarella. Che non è un omonimo, ma il fratello di Pierantoni assassinato dalla mafia di Bonade e Teresi finanziata da B.. Ora, rispondendo ai piagnucoli di Marina B., perfino il presidente Ann. Cesare Parodi prende per buona la sentenza che non c'è e lamenta che il povero B. siastato riabilitato in una "vicenda che dura da 30 anni", indegna per "un Paese civile". Ma il processo Dell'Utri è finito nel 2014 e il procedimento di prevenzione è durato appena quattro anni. L'unica vicenda indegna che dura da 30 anni è la leggenda del Santo Cavaliere.



ANNO XXX NUMERO 254 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MARTEDÌ 28 OTTOBRE 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 45

Il gran chiasso attorno al superfluo documento sinodale della Chiesa italiana. Più di cento paragrafi utili solo a piantare bandierine ideologiche

Roma. Faceva un po' specie ascoltare mons. Erio Ca-
stellucci, arcivescovo di Modena-Nonantola, responsa-
bile del Cammino sinodale della Chiesa in Italia, pre-
sentare il documento sinodale (tre parti e ben 124 propo-
ste) che l'assemblea aveva appena approvato con una
netta maggioranza dopo quattro anni di lavoro. Un po'
meno netta nei punti dolenti, vale a dire quelli che poi
sono stati subito ripresi dai media: i vescovi protestano
che si parli solo di "gay pride", ma risulta arduo fare il
contrario se i convenuti assembleari nel documento
mettono per iscritto l'auspicio che "La Cei sostenga con
la preghiera e la riflessione le "giornate" promosse dal-
la società civile per contrastare ogni forma di violenza
e manifestare prossimità verso chi è ferito e discrimi-
nato (Giornate contro la violenza e discriminazione di

genere, la pedofilia, il bullismo, il femminicidio, l'omo-
fobia e l'ambiguità, etc.). Mons. Castellucci dà la colpa a
chi si è fatto influenzare dalle voci circolate sul web,
assicura che in realtà non si parla "di manifestazioni
del Gay pride" ma delle giornate cui "la Chiesa aderisce
già con il suo stile" (paragrafo passato, per la cronaca,
nel 2017 e nel 185 no). Il peccato, naturalmente, non è
finito qui: "Una volta che oggi questa assemblea sinodale
ha congedato il testo con il suo voto, è ora compito
dei pastori assumere tutto, individuare priorità, coin-
volgere forze vecchie e nuove per dare corpo alle paro-
le. Collegialità e sinodalità", ha detto il cardinale. Mateo
Zuppi, ricordando che a novembre l'Assemblea gene-
rale della Cei discuterà soprattutto di questo docu-
mento, stabilendo priorità, delibere e note". E se ne

riparlerà ancora il prossimo anno, quando probabi-
lmente saranno stilate alcune linee guida.
Lo scorso 3 aprile la bozza fu bocciata a larghissima
maggioranza per l'insurrezione di quanti ritenevano il
testo troppo "vecchio", residuo di un antico modo di
fare Chiesa e poco avanzato sui temi sensibili sui quali
si dovrebbe mostrare più apertura, che poi sono stati
per i soliti: omosessualità e presenza femminile. Una
sollevazione che determinò il ritiro del documento e il
rinvio in autunno della votazione sullo stesso. Fu addirit-
tura ripropagata l'assemblea generale che tradi-
zionalmente si tiene a maggio per far maturare meglio
il tutto e calmare qualche spirito fin troppo bollente. Ci
furono delegati laici che tentarono una sorta di coup
d'état, rampognando vescovi timidi e assicurando che

le cose d'ora in poi sarebbero cambiate. Furono mo-
mentori di tensione, nonostanti i comunicati spiegan-
te che proprio questo era il bello della sinodalità: discute-
re insieme animatamente. Una versione hard
della paradosica cara a Papa Francesco che fu definita
come "vivacità prorompente". I momenti di tensione
furono parati da sempre dei percorsi sinodali e sono
esperienze spirituali, se vissuti - come è successo in
questa assemblea - in modo costruttivo", tagliò corto
mons. Castellucci.
Al di là di quanto è accaduto in primavera e oggi,
resta il dubbio se dietro al maxitesto votato si celi dav-
vero la ricetta, la formula magica, per dare una sveglia
a una Chiesa italiana che da tempo risulta fin troppo
assopita.
(Mazzanti segue a pagina quattro)

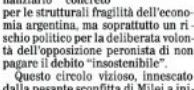
Una stagione di riforme

Con il trionfo di Milei
la fiducia avanza
e l'Argentina respira

Il liberario vince con ampio margine:
i mercati festeggiano, lo spread crolla.
Meglio l'austerità dell'inflazione

La disfatta del peronismo

Roma. "La libertà avanza o Argentina
retrocede", ha detto Javier Milei
in campagna elettorale. E' tanto uno
slogan quanto una descrizione della
realtà. A preoccupare i cittadini ar-
gentini e gli investitori internazio-
nali, infatti, erano proprio le conse-
guenze di una sconfitta elettorale del
presidente nelle elezioni
legislative del mese
marzo: i primi ac-
cumulavano dollari
per proteggersi da
un'eventuale svalua-
zione, i secondi
vendevano asset ar-
gentini per timore
dell'ennesimo de-
fault. Un rischio fi-
nanziario concreto
per le strutturali fragilità dell'economia
argentina, ma soprattutto un ri-
schio politico per la deliberata volon-
tà dell'opposizione peronista di non
pagare il debito "insostenibile".
Questo circolo vizioso, innescato
dalla pesante sconfitta di Milei a
inizio settembre nelle elezioni provin-
ciali di Buenos Aires, è stato rotto
dalla sorprendente vittoria di
Milei, la libertà avanza, alle elezioni
legislative di domenica: circa il 41
per cento dei consensi, quasi 10 punti
di vantaggio sul blocco peronista
Fuerza Patria, ribaltando la sconfitta
inaspettata di 50 giorni fa. Allora i
mercati avevano reagito malissimo,
ora è accaduto il contrario: le azioni
argentine a Wall Street sono esplose
fino al 50 per cento, la Borsa di Bu-
enos Aires è cresciuta del 20 per cento,
il dollaro è sceso del 7 per cento ri-
spetto al peso. Il "risveglio" del
spread, è crollato di circa 400 punti
base (dai 1081 punti di venerdì ai 680
di ieri).
(Carpone segue a pagina tre)



Il Venezuela, il missile e il
fulmineo di Dmitriev. Putin sfida
Trump prima che incontri Xi

Italiani no Donbas

Sempre sia ascoltata Ales-
sandra Ghisleri, nostra si-
gnora dei sondaggi e dispen-
satrice di perle ermenutiche
CONTRO MARIO CILIEGIA

che, perché lei gli italiani non solo li
mette in statistica ma li capisce al vo-
lo. Però, ci permetta nostra signora,
da queste parti dei sondaggi s'è sem-
pre detto che "mucciono gravemente
alla formazione di una corretta
opinione pubblica". E con perché.
Ad esempio ieri Ghisleri apparen-
za un sondaggio sull'Ucraina e gli
italiani. E la domanda cruciale è:
"Pensa che l'Ucraina dovrebbe ce-
dere il Donbas alla Russia? Sarebbe
favorevole a tale accordo?". Il 41,9
per cento ha risposto sì. Detto fatto
la redazione ha titolato: "Ucraina, ita-
liani stanchi della guerra". Ora, a
parte che risulta totalmente incomp-
rensibile perché gli italiani do-
vrebbero essere stanchi di guerra
non avendo mandato né un soldato
né un bussoleto e mano una Jolita
nel Mar Nero. Ma soprattutto, che
senso ha chiedere in una rilevazione
demoscopica un parere sul futuro
del Donbas a gente che il Donbas non
sa neanche dov'è, ma lo troverebbe
sulla carta geografica? Sono gli ita-
liani che rispondono pure ai son-
daggi della Gazzetta per decidere se
Jannik Sinner è un patriota oppure
no, ma come Vespa, sono convinti
che sia austriaco. Ignorando dove sia
la Val Pusteria. (Mazzanti segue)

Lo show asiatico

Per Trump le missioni
in Malaysia e Giappone sono
contorno: il pezzo grosso è Xi

Roma. Considerata la nota riluttan-
za del presidente americano Do-
nald Trump per i viaggi fuori dai con-
fini nazionali, il primo tour asiatico
del suo secondo mandato non poteva
iniziare meglio. Domenica il presi-
dente americano è arrivato a Kuala
Lumpur, dove è apparso particolar-
mente allegro, ha presieduto la firma
di un accordo fra Cambogia e Thai-
landia - una delle otto "paci" che ri-
vendica come risultato della sua poli-
tica estera - e i leader dei due paesi si
sono prestati alla cerimonia anche se
il cessate il fuoco fra Bangkok e Phnom
Penh era stato già firmato tre me-
si fa. Poi ci sono stati accordi bilar-
terali con diversi paesi dell'ASEAN,
tutti impegnati nell'appesantimento
verso Trump e la sua guerra dei dazi.
La visita ufficiale in Giappone, inizia-
ta ieri, è stata inaugurata dal delica-
tissimo incontro con l'imperatore
Akihito: i giapponesi sono stati co-
stretti a cancellare tutte le formalità
del cerimoniale per mettere a suo
agio Trump. (Pompli segue nell'inserto I)

Corpo a corpo

Il Venezuela, il missile e il
fulmineo di Dmitriev. Putin sfida
Trump prima che incontri Xi

Roma. Per i propagandisti dei sa-
lotti russi la guerra contro l'Ucraina
è da sempre una guerra contro la Na-
to. Lo hanno ripetuto i Vladimir So-
lovey, le Olga Skabueva, le Margarita
Simonyan, presentatori e ospiti del-
le trasmissioni televisive che detta-
no ai russi la linea del Cremlino. Con
l'arrivo di Donald Trump alla Casa
Bianca, per un po' il conflitto era di-
venuto fra Mosca e l'Unione euro-
pea, liberando gli Stati Uniti dal
nuovo presidente americano dall'ac-
cusa di sostenere l'Ucraina. Da
quando Trump ha imposto le sanzio-
ni contro le due maggiori compagnie
petroliere russe, Rosneft e Lukoil,
tutto è cambiato e per i funzionari
del Cremlino che parlano del conflit-
to in dimensione sempre più
schiettamente Stati Uniti contro
Russia. Mosca sta preparando una
serie di risposte contro gli Stati Uniti
e non sono in Ucraina, dove Mosca
prosegue la sua guerra contro Kyiv
indipendentemente dal ruolo degli
americani. (Pompli segue nell'inserto I)

• L'EUROPA DEVE RIPENSARE
LA SUA SICUREZZA
Mikheilidze nell'inserto I

Andrea's Version

Si sa, ma non si sa; il gover-
no è tranquillo, ma di tran-
quillità anche la maggio-
ranza è di ferro, ma i suoi
membri fanno a cornate tutti i giorni;
dei prelievi sugli utili delle banche si
è discusso, certo che sì, ma per alcuni
non abbastanza; e Salvini cavra a
tutto, è incombibile, ma ciò non signifi-
ca che Tajani abbia messo nella stalla
il cavallo suo; e la cedolare secca
resta secca, certo, ma andrebbe in-
mutilata un po'; così come la quinta pro-
posta di rottamazione andrebbe ge-
neralmente bene a tutti, peccato che
esista chi propone un interesse del 4
per cento e chi vorrebbe mantenerlo
alla vigilia; e per i tagli ai mini-
steri? Uguali: ci vogliono, ma più a te
che a me. Risultano da tutto ciò due
giudizi: primo, è giusto prestare mol-
to scrupolo a un'attenta program-
mazione; ma, secondo, nessuna piani-
ficazione, per attenta che sia, potrà mai
sostituire una potente bolla di culo.

Le grandi vittorie postume del Cav.

La sentenza su Dell'Utri, la denuncia trasversale contro i pm ideologizzati,
la destra (non orbaniana) che crea alchimie uniche, le mosse di Mediaset,
l'eredità. L'anti berlusconismo se la passa malissimo anche senza Berlusconi

C'uch, ancora tu? L'anti berlusconi-
smo, lo sappiamo, ha ricevuto
schiaffi sonori quando Silvio Ber-
lusconi era in vita. Ma gli schiaffi che
i nemici giurati del berlusconismo
non ricevendo negli ultimi anni da
quando Silvio Berlusconi è passato a
miglior vita sono quasi più spettacola-
ri di quelli ricevuti quando il Cav. era
ancora qui tra noi. Il 17 ottobre, come
avete saputo, la Cassazione ha definiti-
vamente escluso qualsiasi legame tra
Silvio Berlusconi, Marcello Dell'Utri e
Cosa nostra, smontando decenni di so-
spetti e narrazioni costruite attorno al
"Cav. mafioso". Contestualmente, il
governo di centrodestra sta portando
avanti una riforma che Berlusconi ha
sempre sognato, la separazione delle
carriere, ma che nessun suo governo è
mai riuscito a realiz-
zare, e il fatto che oggi
vi sia un pezzo non
irritante del cen-
trodestra, almen-
to tra i suoi elettori,
che considera la di-
fesa dello status quo,
quando si parla di
giustizia, un elemen-
to pericoloso, che al-
tro non fa che por-
tare acqua al mulino
della magistratura
ideologizzata, è a suo
modo un altro suc-
cesso postumo del
berlusconismo. Nel-
lo stesso contesto, il
centrodestra italia-
no, con i suoi pregi e
i suoi difetti, conti-
nua a essere un'anti-
mafia felice per tutti
il resto d'Europa. E se
in nessuna nazione
esiste una coalizione
che riesce a inte-
nere insieme sluma-
ture di destra che in
nessun altro Parlamento europeo
riescono a stare insieme (destra in fondo,
nonostante i sorrisi tra Meloni e Or-
ban, in maggioranza poco orbaniana),
la ragione è che nessun paese europeo
ha avuto un Berlusconi in grado di far
costituire partiti teoricamente incon-
ciliabili tra loro, divisi da molto ma ac-
comodati da tre obiettivi: battere le si-
nistre, rispettare l'europeismo, onora-
re l'atlantismo. Lo zampino del Cav.,
poi, è anche lì, nella presenza di un
sistema politico che con mille problemi
continua a essere dominato da un bi-
partitismo di fatto, da una personaliz-
zazione della politica che ha ormai
contagiato anche la sinistra, il cui lea-
der oggi, Elly Schlein, non ha argo-

menti solidi per opporsi a quello che
sembra essere un altro scenario di or-
goglio berlusconiano: una legge eletto-
rale che salvo sorprese formalizzerà
quella che era diventata una prassi
della grammatica del maggioritarismo
modello Berlusconi, ovvero l'indica-
zione del candidato premier sulla
scheda. E un trionfo del berlusconi-
smo, postumo, tutto questo. Così come
è il fatto che l'unico partito in grado
di esprimere una vocazione centrista
riconosciuta dagli elettori è quel par-
tito che Berlusconi ha creato, ovvero
Forza Italia, che in pochi alla morte di
Berlusconi pensavano che potesse
avere ancora una vita di fronte a
sé, e se il governo Meloni da anni sta
facendo passi in avanti verso l'euro-
peismo, una parte del merito è anche
della convergenza di
intenti che ha il par-
tito più europeista del
la destra, quello gui-
dato oggi da Antonio
Tajani. Berlusconi
forse non sarebbe
contento che la sua
destra stia utilizza-
ndo la tassa più odiata
da Berlusconi, ovvero
l'Irap, per fare cassa
sulle banche, aumen-
tando ancora di più.
Ma certamente sareb-
be contento invece di
vedere come i suoi fi-
gli si stanno compor-
tando in sua assenza
senza litigare come
capita invece spesso
ai fratelli e alle sorel-
le che devono fare i
conti con un'eredità
pesante, come la sua
Mediaset si sta muo-
vendo in Europa alla
conquista di giganti
mediatici oggi in Ger-
mania e forse domani
in Francia e come ormai anche i più
accerrimi nemici del berlusconismo si
siano resi conto di quanto sia impop-
olare oggi buttare fango sul Cav. E chi-
sa cosa avrebbe pensato Berlusconi
oggi vedendo il leader dell'Anm, il si-
gnor Cesare Paroli, dare ragione alla
giuria Marina sul merito della sentenza
sul caso Dell'Utri: "Non ha funzionato
la tempestività di questa vicenda. Qua-
lunque vicenda che dura 30 anni è
qualcosa che un paese civile non do-
vrebbe conoscere. Se Marina Berlu-
scini si lamenta del fatto che non posso
che essere d'accordo con lei",
Berlusconi non c'è più. Ma anche
l'anti berlusconismo non se la
passa bene. Cuci!



Meloni di Giustizia

La strategia per vincere il referendum:
l'avv. di Tortora, Cruciani, Mediaset e
Marina R. il "rivale" Gratteri

Roma. Meloni vuole giustizia e la
vuole Europa. Separa le carriere dei
giudici, si unisce con Marina
Berlusconi. Il nuovo Landini e Nicola
Gratteri. Ecco come Meloni vuole vin-
cere il referendum sulla giustizia. La
strategia prevede di coinvolgere volti
popolari: da Gaia Tortora a Gian Do-
menico Caiazza, da Giuseppe Crucia-
ni a Daniele Capezzone passando per
avvocati come Raffaele Della Valle.
La missione è trasformare il referen-
dum in una festa della giustizia, nel so-
gno, pienamente realizzato, di Giu-
liano Vassalli. (Carpone segue nell'inserto IV)

• IL DIRITTO DI VETO
PARALIZZA L'EUROPA
editoriale a pagina tre

Eravamo orbaniani

Meloni ospita il premier ungherese,
ma su Kyiv c'è sempre più distanza.
Tajani: "Noi diversi da Budapest"

Roma. Un'ora esatta di colloquio.
Quella che endoreizza la distanza tra
Meloni e Viktor Orban
all'Ucraina. Anche se la premier, ac-
cogliendo l'omologo ungherese a Pa-
lazzo Chigi, si mostra pragmatica, spa-
ziando dai migranti, al medio oriente
fino al safe per la difesa comune. E ri-
torna che arrivando nella capitale, poco
dopo la visita al Papa, Orban s'era sca-
gliato pure contro Trump: "Su Putin
sbaglia. Andrò da lui per fargli togli-
re le sanzioni". In Fdi il coro: "E' la
campagna elettorale". Oggi vede Sabri-
ni. (Roberto segue nell'inserto IV)

• RANUCCI FA LITIGARE L'ANIM:
"MA CHI L'HA INVITATO?"
Antonucci nell'inserto IV

Il terzo livello del Var

Come la storiella della mafia, ma
lo cercavano nel posto sbagliato.
(Io so, ma non ho le prove)

Eh, caro il Gian... vorrebbe dire in
tanti al gran Brera fu Carlo, il Var
ha distrutto il calcio. Ma non avendo più
a disposizione il Gian, andrebbe bene
DA MAURIZIO CHIERPA

anche il vocione nebbioso del saggio dei
saggi, il Dino Zoff. "Se si usa il Var per
ogni stupidaggine allora il calcio spari-
sce dal calcio. Serve equilibrio". Pro-
vate a dirlo a Conceição se era una stupi-
daggine. La vittima domenicale di pro-
fondo "step on foot" sotto gli occhi il ve-
do non il vedo dell'arbitro Colombo cui
la tecnologia ha misteriosamente negato
un paio di occhiali elettronici ("Omni-
no non mettiti gli occhiali") si gridava
dalla gradinata: "c'è gelo gelato degli anni
Cinquanta". O d'altro a Mediaset, tu-
lupinato da Di Lorenzo, s'è l'occhio pale-
stinese sbilenzo del guardalinee Bindi-
ni in sostituzione dell'arbitro Mariani
impegnato a fare i fatti suoi poteva de-
dere un rigore. Intanto che il Var si face-
vano a loro volta i fatti loro, e di prestare
l'occhio di vetro ai due omni giali l'oc-
chio mancava hanno pensato. E via con la
cruce, mezza dozzina a giornata. Eh, ca-
ro Gian, dicono che la tecnologia appli-
cata allo sport è disumanizzante, la cosa
più secca che gli umani potessero
applicare al calcio.

Sarà, ma prendete le Bindi-
daniele Bindi, guardalinee. "Con sui
poteri", l'hanno giustamente pre-
sente. Se al posto di Bindi, il guar-
dalinee astronomo che forse ci vede
col telescopio, se ci fosse stata una
banale macchinetta elettronica, zar,
avrebbe visto giusto e non si sarebbe
mai sognata di avvisare in ritardo il
suo capo di un rigore inesistente. E' la
tecnologia disumanizzante che ha ro-
vinato il calcio, o sono gli arbitri che
guardano le stelle? Il Var avrebbe do-
vuto ridurre gli errori, rendere oggettive
le decisioni. Qualcosa non ha fun-
zionato. Ma a occhio e croce non le
macchine, bensì gli umani che le ma-
noverano. Il rigore non dato ai bianco-
neri è stata la più tipica e indigeribile
delle "contenziosità arbitrali". Ma se
dei tempi bui di Concetto Lo Bello: un
minuto prima il cecato aveva preferito
non vedere l'espulsione di McKennell.
Buonafede? Come diceva Pasolini: io
so, ma non ho le prove.

Secondo gli esperti la tecnologia ha
reso più indecibile la valutazione dei
falli, rivedere pixel dopo pixel ogni
azione fallirebbe la realtà. Dove-
va essere il livello della giustizia su-
prema, la Cassazione del fallito da ri-
gore. Invece il Var per come è usato o non
usato in Italia è tutt'altro. Più che a una
camera oscura fotografica somiglia a
una opaca camera di compensazione,
di aggiustamento o aggravamento,
molto sospetta. Assomiglia maledetta-
mente al mitico "terzo livello" della
mafia, il livello che "stava sopra" al
mandante del mandante del boss dei
boss. Quello che però non lo trovavano
mai. Be', verrebbe da dire che non lo
trovavano mai perché lo cercavano nel
posto sbagliato, a Palermo o nella villa
di Dell'Utri. Invece stava in sala Var.
Io lo so, il resto chiedetelo a Pasolini.

Però, secondo le statistiche, le tec-
nologie hanno diminuito gli errori
dell'80 per cento. Quindi meglio di
siente, no? Meglio un occhio finito che
due occhi stralci. Il problema non è la
tecnica che disumanizza, è la qualità
degli umani alla manovra. Quali bravi
spiegano che in realtà è tutta colpa dei
regolamenti contraddittori (qui il Var non
può parlare, là invece sì, e questo
spiega perché uno step on foot non è una
spintarella sì). Sarà, ma non soltanto i
difetti, persino il pubblico più apatico
se gli chiedessero di scegliere tra un
guardalinee ChatGPT e un umano
astrologante, non avrebbe dubbi. La
grande sostituzione degli omni giali
è il futuro dello sport.

I numeri contano

Anche prendendo Hamas per
verità rivelata, le accuse di
carestia e genocidio cadono

Roma. Il 22 agosto le Nazioni Unite
hanno formalmente dichiarato la "ca-
restia" a Gaza. L'Integrated Food Se-
curity Phase Classification, uno stu-
dentato dall'Onu, ha rilevato 500 mila
abitanti di Gaza in "fase cinque di ca-
restia" e 1,07 milioni in "fase quattro".
Per definizione, secondo l'Ipc, la
"fase cinque" significa che due per-
sone su diecimila muoiono ogni gior-
no di fame e una su diecimila in fase
quattro. Il capo ricercatore della ong
Honest Reporting, Salo Alenber, che
dall'inizio della guerra spedisce i
dati forniti da Hamas, rivela che se-
condo gli stessi parametri di Hamas
città da tutti i media (da cui derivano
i 68.527 morti ufficiali della guerra),
cioè avrebbe comportato un bilancio
di 10.143 morti per fame al momento
dell'annuncio del cessate il fuoco a
Gaza, lo scorso 10 ottobre. Quanti ha-
no perso la vita in questo modo? Se-
condo Hamas, 192 persone (senza dire
chi aveva condizioni pregresse). Ne
mancano 9.908 all'appello.

Poi c'è il "genocidio", ufficialmen-
te dichiarato da due a settembre e
appena evocato di nuovo da France-
sca Albanese per formulare l'accusa
nei confronti del governo italiano di
"complicità nel genocidio". Anche
qui, Alenberbatta calcoli.

Sempre prendendo i dati di Hamas
per oro colato, escludendo le morti
naturali e quelle causate dalla pro-
pria fazione, 33 mila civili palestinesi
sono morti durante la guerra. Secondo
le stime più diffuse, 25 mila terrori-
sti sono stati uccisi da Israele. Ciò
significa che per ogni terrorista uci-
so, meno di 1,5 civili hanno perso la
vita. Non significa che non ci siano
stati morti e sofferenza a Gaza. Signi-
fica invece che è stata alzata la posta
della propaganda fino a trasformare
una guerra in uno sterminio.

Serisse Saul Bellow: "Il giudizio
morale, uno spettro che si aggira per
l'Europa, diventa un gigante a tutto
tondo quando si parla di Israele e dei
cristiani". Ciò che la Svizzera, "Ver-
go dell'Irlanda, che ha una storia di
pace per quelle estive, Israele e i pale-
stinesi sono, per il bisogno di giusti-
zia dell'occidente, una sorta di luogo
di triangolazione morale".

Per quel luogo immaginario è par-
tita Catherine Connolly, politica indi-
pendente di sinistra che ha definito
Israele uno "stato terrorista", a fa-
vore del mantenimento di Hamas al po-
tere a Gaza e appena eletta decimo
presidente dell'Irlanda dopo una
schiacciante vittoria sulla sua rivale,
Heather Humphreys.

Connolly, che si è rifiutata di con-
dannare il massacro di Hamas del 7
ottobre, durante la campagna eletto-
rale ha dichiarato alla Bbc che Ha-
mas è "parte integrante del popolo
palestinese". Il rabbino capo irlandese,
Yoni Wiedner, ha detto: "Connolly
non si oppone alla loro permanenza
al potere, anche se giustificano aper-
tamente il loro stesso popolo". "Ver-
go dell'Irlanda, che ha una storia di
colonizzazione e sarei molto cauta
nel dire a un popolo sovrano come go-
vernare il proprio paese", ha detto
Connolly su Hamas. "Hamas è stato
eletto dal popolo l'ultima volta che ci
sono state le elezioni". Va da sé che
non abbiamo neanche il diritto di cri-
ticare Hamas per aver ucciso centina-
ia di palestinesi dopo il cessate il
fuoco. (Giulio Meotti)

L'INCONTRO A DAMASCO
Sharaa vede Giovanni X.
Il patto di riconciliazione
con i cristiani in Siria

GARRIBOLDI NELL'INSERTO I



**ORBÁN: «TRUMP SBAGLIA SU PUTIN
IO E MELONI DIFENDIAMO I NOSTRI STATI»**
Signore a pagina 5

**L'ULTIMA VERGOGNA:
STAR SVESTITE
DALL'INTELLIGENZA
ARTIFICIALE**

Tagliaferri a pagina 14



**«PAZZO», MA MOLTO SCIENZIATO:
I SEGRETI DEL DOTTOR FRANKENSTEIN**
Barbieri a pagina 27



**TERREMOTO JUVE:
TUDOR ESONERATO
E ORA IN POLE
C'È SPALLETTI**

Darmascelli e Latagliata
alle pagine 30-31



il Giornale

50
il Giornale



VALLEVERDE

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4271 il Giornale s.p.a. - viale della Repubblica 100 - 00187 Roma

MARTEDÌ 28 OTTOBRE 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 255 - 1.50 euro**

Editoriale

IL SOLITO TIC DEI RADICAL CHIC

di Nicola Porro

La vittoria di Milei è clamorosa solo per i media italiani (e non solo) che confondono i propri desideri con la realtà. Il risultato delle elezioni parlamentari argentine, che ha registrato un plebiscito per il presidente Javier Milei (il suo partito ha preso più del 40 per cento dei voti), era, al contrario, prevedibile. La sua vittoria è stata «clamorosa» come la vittoria di Trump alle presidenziali americane o l'affermazione della Meloni in Italia. Cioè «clamorosa» per quegli osservatori, giornalisti e intellettuali, che siedono nei salotti di Buenos Aires o New York e non conoscono la realtà. È incredibile come sia sempre la stessa storia. Identica. Milei, per i media, è il leader dell'ultradestra, estrema destra, e per alcuni, bontà loro, un ultraliberista. La sua mostrificazione, come si vede dai risultati, rappresenta un giochetto in cui non cade più nessuno. Se non i giornalisti. Evidentemente. In pochi mesi ha messo a cuccia l'inflazione a tre cifre dell'Argentina, ha ridotto la povertà, ha fatto sì che si riaprissero i cordoni dei finanziamenti internazionali, ha azzerato il deficit e ha fatto segnare una crescita del Pil. Le cose sono andate a posto? Certo che no. Giorgia Meloni, a ragione, si lamenta dei superbonus di Conte e compagni, che pesano per 40 miliardi sui conti di una delle economie più importanti e solide del mondo. Pensate un po' voi cosa possa essere l'eredità, in Argentina, di decenni di peronismo rosso. Altro che superbonus: l'Argentina era tecnicamente fallita. E oggi improvvisamente leggiamo sui principali quotidiani italiani di «caos finanziario». Roba da non credere. Se non con le lenti del pregiudizio: clamorosa la sua vittoria, che invece era attesa, ma zero clamore per la sua drastica riduzione dell'inflazione, che nessuno si aspettava. Milei rappresenta un caso. Fa le cose che ha promesso. E ciò che promette, proprio grazie al disastro che ha ereditato, è dirompente. Quale leader politico mondiale è riuscito in meno di un anno a tagliare la spesa pubblica (...)

segue a pagina 2

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

L'EVENTO DEL «GIORNALE»



PALAZZO FELTRINELLI Un momento dell'evento di ieri del «Giornale»

Cento giorni a Milano-Cortina L'Italia scommette sui Giochi

I Giochi si avvicinano. E ieri a Milano si è svolto l'evento del *Giornale* «100 giorni a Milano Cortina 2026». Tra i partecipanti protagonisti dello sport come Manuela Di Centa, Giorgio Rocca e Giuliano Razzoli.

servizi alle pagine 16-17

IL GOVERNATORE LOMBARDO FONTANA

«Candidatura nata da una folle idea»

Hoara Borselli a pagina 18

DOPO AVER SOTTOVALUTATO TRUMP E MELONI

Sinistra fuori dal mondo

Milei trionfa in Argentina. Da Saviano alla stampa progressista, smentiti nuovamente i profeti del flop
Venezia, pro Pal cacciano Fiano dall'Università

di Alberto Giannoni

Milei stravince le elezioni di «metà mandato» trasformandole in un plebiscito. E la stampa progressista parlava di «capolinea».

con Allegri, Lottieri e Manzo
alle pagine 2-3 e a pagina 12

PRONTO IL DOCUMENTO

Dietrofront green deal L'Ue rivede i paletti

Arriva la bozza europea di compromesso sul clima: la Commissione Ue dovrebbe calibrare «ogni due anni» il taglio delle emissioni con la possibilità di «rivedere» l'intero target.

Francesco Giubilei a pagina 9



Tentata rapina a Feltri

«Io aggredito
Ho messo in fuga
due malviventi»

Boezi a pagina 12

CRIMINALITÀ A MILANO Vittorio Feltri, direttore editoriale del «Giornale»

GIÙ LA MASCHERA

PROVACI ANCORA RULA

di Luigi Mascheroni

Vogliamo subito dichiarare la nostra simpatia per Rula Jebreal: peccato che si creda una giornalista. Comunque. Ieri, a Montecitorio, Rula Jebreal con Sigfrido Ranucci e Giuseppe Conte - tre esponenti di quella sinistra che da tempo accompagna per mano i suoi elettori a votare la destra - ha presentato il suo nuovo libro intitolato *Genocidio*. Molto bello; poi dopo lo leggo.

E parlando liberamente di quanto in Italia manchi la libertà, la Jebreal ha detto che Ranucci è «un guardiano della democrazia» (e chi può negarlo?), che è un eroe nazionale (le nazioni da quando non c'è più Brecht hanno sempre bi-



sogno di eroi) e che gli hanno messo una bomba davanti a casa per zittirlo, «come hanno fatto con i 280 palestinesi uccisi a Gaza perché raccontavano la verità».

Era un'impresa impossibile declinare il caso Ranucci su Gaza. Lei c'è riuscita.

Non c'entra nulla. Ma Enzo Iacchetti ha un libro da lanciare. Alessandro Di Battista ha un libro da lanciare. Rula Jebreal ha un libro da lanciare. E anche noi adesso abbiamo tre libri da lanciare.

La Jebreal, alla quale riconosciamo di aver momentaneamente oscurato Francesca Albanese, è ossessionata dal genocidio, come Berizzi dal fascismo, Tozzi dal ponte sullo Stretto e la Gruber dalla destra-destra. Parlano solo di loro. I fanatici sono sempre prolissi.

E per il resto, pensando a Ranucci e alla Jebreal, è vero: la libertà di parola fa parte della qualità di una democrazia. Ma la libertà di parola, senza un giornalismo di qualità, è solo libertà di fare un giornalismo di parte.

all'interno

LEADER E PRIMARIE

Quel totem
che ha generato
la Schlein

di Augusto Minzolini

Nel Pd andrebbe fatta una riflessione per capire cosa ha prodotto il metodo delle primarie.

a pagina 15

FESTA CONSUMISTICA

Se Halloween
non educa
i nostri bambini

di Guidalberto Bormolini

Siamo certi che la festa di Halloween sia davvero radicata nelle antiche tradizioni europee?

a pagina 15



IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

IL GIORNO

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

MARTEDÌ 28 ottobre 2025
1,60 Euro*

Nazionale Lodi Crema Pavia +

QN distretti

**Il Saper Fare
che vale oro**

Speciale

CASA MI

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



MILANO La figlia di Iginio assessora al Turismo

**Debora Massari in Regione
(e pure a MasterChef)
«Con Giorgia c'è stima»**

Anastasio a pagina 12



MONZA Restyling voluto dalla FI

**Un autodromo
a cinque stelle
Cantieri in pole**

Galvani a pagina 12



Banche, Meloni in campo: cinque miliardi possono darli

La premier punta a chiudere la polemica. Salvini rilancia: contribuiscano anche al Piano Casa
Il ministro Giorgetti apre sulle modifiche per gli affitti brevi: «Ma i conti devono tornare»

Marin

a pagina 9

L'incontro a Roma

**Orban: l'Europa
non conta nulla
Meloni media:
meno veti su Kiev**

Coppari e Ottaviani alle p. 4 e 5

L'ex deputato ebreo: «Scioccato»

Fiano a Ca' Foscari
Ma i ProPal
non lo fanno parlare

Servizio alle pagine 4 e 5

«Lega federale? Zaia ha ragione»

**Stefani:
il mio Veneto
sarà collegiale**

Passeri a pagina 10



La giornalista
Francesca
Barra
ha denunciato
il sito che ha
pubblicato sue
foto di nudo
false, prodotte
dall'ia

Io nuda sul web, un falso dell'IA Barra alle donne: «Denunciate»

Un altro sito sessista. Si chiama 'Social Media Girls' e utilizza l'intelligenza artificiale per 'spogliare' conduttrici, cantanti, attrici e politiche. L'allarme è scattato dalla denuncia di una delle vittime, la giornalista Francesca Barra, la

polizia postale ha avviato accertamenti. Oltre 50 le vittime italiane, tra queste Chiara Ferragni, Diletta Leotta, Selvaggia Lucarelli, Angelina Mango, Maria Elena Boschi e Cristina D'Avena.

G. Rossi e Ponchia alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

MILANO Viaggi e arte nel libro di Tommaso Sacchi



**«Racconto
l'esperienza
del bello
agli under 16»**

Vazzana a pagina 25

MILANO Accerchiata al Corvetto, il racconto

**Pestata dal branco di bulle
«Troppi minori fuori controllo»**

Servizio a pagina 17

CREMA La richiesta del Comune per la pratica

**Vuole comprare un loculo
«Porti il certificato medico»**

Ruggeri nelle Cronache

LODI Tutti giovani e uno lavora come barbiere

**Parapiglia
con machete
alla Festa Pd
Tre nei guai**



Arensi nelle Cronache

L'agguato nel Maceratese,
chiusa per ore l'autostrada

**Assalto
a due portavalori
sulla A14: esplosivo
e kalashnikov
Presi due banditi
ferito un terzo**

Cellini a pagina 14

E la procura dispone nuovi
sequestri per l'ex pm Venditti

**Delitto di Garlasco,
i periti di Sempio
contestano
le misurazioni
corporee:
sono irrilevanti**

Zanette, G. Moroni e Raspa a p. 15



Domani in panchina Brambilla

**Juve, via Tudor
Si scalda Spalletti**

Grilli nel Qs

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

BUSTINE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

FLACONCINI

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

A. MENARINI



Culture

SCIENZA Oggi a Torino il premio Lagrange a Iyad Rahwan per i suoi studi sull'impatto sociale della IA
Andrea Capocci, Teresa Numerico pagina 12



Visioni

DOCLISBOA Il festival portoghese mette in luce il buio della politica. Dalla Palestina all'Argentina di Milei
Niccolò Della Seta Issaa pagina 14



Storie

ANTONIO CORRADO Roma 1975: l'omicidio di un ragazzo che i fascisti credevano fosse di Lotta Continua
Gabriele Polo pagina 16

122 IN LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

MARTEDÌ 28 OTTOBRE 2025 - ANNO LV - N° 255

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Uno striscione appeso a Torino per il diritto alla casa e contro gli sfratti foto di Alessandro De Marco/Ansa



Due mesi fa l'annuncio di Meloni di un «piano casa» per l'emergenza abitativa. Poi più niente e ora tocca a Salvini ammettere che nella legge di bilancio c'è zero. Solo tagli, ma non al ponte sullo Stretto. La manovra divide ancora la destra che litiga sul mini sacrificio delle banche **pagine 2 e 3**

Inserito speciale



Pasolini blues

A 50 anni dalla morte
Qualche antidoto
alle letture distorte

Paolo Desogus

Lettera al fratello
Rintracciando
un entusiasmo

Massimo Raffaeli

Daniele Piccione
«L'omicidio e la notte
della Repubblica»

Mario Di Vito

IL PREMIER UNGHERESE A PALAZZO CHIGI

Meloni e Orbán, sintonia sulle armi



■ Orbán entra a palazzo Chigi per la terza volta da quando Meloni vi risiede. E se le posizioni sull'Ucraina non potevano apparire più distanti, in realtà lontano dai riflettori lo scarto è meno clamoroso: l'uno e l'altra convengono sul fatto che due anni di sanzioni sono servite a ben poco e che casomai a incidere sulle scelte di Putin è la linea della Cina sull'acquisto del petrolio russo. Insomma, i due leader puntano tutto su Trump.

Ma dove l'intesa è perfetta è sul fronte dell'economia. I due premier concordano sulla necessità di spingere sulla competitività dell'Europa abbattendo le regole sulla transizione ecologica. E sfruttando i finanziamenti agevolati del Safe per l'industria delle armi e della Difesa. Per accedere al Safe bisogna che i progetti siano condivisi da almeno due Stati. Come l'Italia e l'Ungheria.

COLOMBO A PAGINA 5

COSTO INSOSTENIBILE: 377 MILIARDI
La lista monstre del riarmo tedesco

■ Il cancelliere tedesco Merz stila la lista della spesa pluriennale da inserire nel bilancio militare del 2026. Un elenco di 39 pagine zeppo di armi di ogni gene-

re, marca e paese di origine (tra cui spicca anche Israele), pauroso sotto il profilo del costo economico e inquietante per il salto di qualità. CANETTA A PAGINA 5

La Repubblica delle vittime del dovere

mercoledì
29 ottobre
2025
ore 16.00

sede Libera
Contro
Le Mafie

Spazio
Extra-Libera
via Stamira 5
Roma

CGIL
FILLEA



DIPENDENTI DIMEZZATI
Benetton, sciopero dopo trent'anni



■ Per la prima volta, ieri, i dipendenti Benetton hanno incrociato le braccia. Entro fine anno saranno chiusi 400 negozi, quasi dimezzati i dipendenti: da 1200 a 750. Il gruppo ha annunciato contratti di solidarietà al 90%. I sindacati: «Ci sono state pressioni per impedire la protesta». CIMINO A PAGINA 6

LIBANO
Israele attacca, Unifil gli abbatte un drone



■ Stavolta la missione Onu in Libano ha risposto: dopo due anni di attacchi israeliani e la vittoria politica di Tel Aviv che ne ha ottenuto la fine, Unifil abbatté un drone israeliano. Trovato l'accordo tra partiti palestinesi per la guida di Gaza: Amjad Shawwa, capo delle ong. PORCIELLO, GIORGIO A PAGINA 7

Kurdistan
La guerriglia si ritira: pace o miraggio?

MAYSOUN MAJIDI

Pace o miraggio? È la domanda di fronte al ritiro totale della guerriglia curda dalla Turchia e la ridefinizione della politica curda: domenica l'annuncio ufficiale del ritiro completo delle forze del Pkk dal territorio turco verso il nord dell'Iraq.

— segue a pagina 8 —



Posta Italiana Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/C/PM/23/2103
9 770222 213000



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIOCHI-N° 287

ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/11/1993

Fondato nel 1892

Martedì 28 Ottobre 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Più grave del previsto l'infortunio del campione belga: salterà 30 partite. Oggi c'è il Lecce



Gennaro Arpaia e Pino Taormina alle pagg. 15 e 16. Con il commento di Guido Trombetti a pag. 34

DIMOSTRATE DI ESSERE PIÙ FORTI DI TUTTO

di Bruno Majorano

Non serve un santone per capire cosa serve al Napoli per sconfiggere il mal di trasferta. Vincere oggi in casa del Lecce (che in classifica ha 12 punti meno degli azzurri) vorrebbe dire dimenticare le ultime 4 sconfitte di fila lontano dal Maradona e mettersi nella carreggiata giusta per continuare a puntare dritti verso la volata scudetto. Antonio Conte chiede aiuto alla sua terra, al suo Salento, alla sua Lecce e per l'occasione ritorna al passato.

Continua a pag. 34

L'editoriale

L'ENIGMA CINESE TRUMP E L'EUROPA

di Paolo Pombeni

La Cina è vicina? La vecchia battuta sessantottina non è forse la più adatta a descrivere l'approccio con cui Trump va in Estremo Oriente, ma certo siamo davanti ad una ennesima giravolta nella gestione delle relazioni internazionali. Il presidente americano incontra Xi Jinping dopo mesi di asprezze, per usare un termine soft, nelle relazioni fra USA e Cina. Secondo il suo costume di negoziatore Trump in queste fasi manda segnali distensivi, almeno relativamente, dopo aver minacciato prima fulmini e saette su Pechino: è la tipica tecnica dell'alternare la faccia arrabbiata e quella sorridente. Se si tratta di pura scenografia negoziale o se qualcosa è cambiato lo vedremo presto.

Uno degli oggetti del confronto, forse il principale, è la questione ucraina. A questo proposito ci viene subito in mente una analisi continuamente riproposta da Romano Prodi: quella guerra finirà quando America e Cina si accorderanno per mettervi termine. L'intesa peraltro non è di quelle facili, ma tanto Trump, quanto Xi avrebbero il loro tornaconto a trovare una intesa. Per il tycoon si tratta di sminare una questione che gli crea sempre più problemi da quando si è reso conto che Putin non cederà se non costretto ad una soluzione ragionevole. Per il presidente USA si tratta di realizzare la seconda delle sue promesse elettorali "pacifiste". Ritiene di avere iniziato bene con la promessa del piano per la vicenda di Gaza, per cui continua tutt'ora ad impegnarsi al punto di tenere a freno le pulsioni revisioniste tanto israeliane quanto del fronte islamista. Portare a compimento una qualche forma di blocco del conflitto russo-ucraino (di pace per ora non si parla) gli consentirebbe di intendersi il compimento del secondo dei suoi "impegni" elettorali.

Continua a pag. 35

Orban: togliere le sanzioni a Putin

Colloquio con il primo ministro ungherese: «Sull'Ucraina l'Europa è fuori dai giochi, Trump ha esagerato»
Vertice con Meloni, la presidente del Consiglio: subito la tregua, poi si negozi congelando la linea del fuoco

Francesco Bechis e Franca Giansoldati alle pagg. 8 e 9
Con il commento di Andrew Spannaus a pag. 35

Il ministro degli Esteri: in Manovra misure per il ceto medio

Tajani: «Missione in Africa il piano Mattei è apprezzato»

Mario Ajello a pag. 5



Argentina, astensione record alle elezioni di metà mandato



Milei stravince ancora: a lui il 40%

Angelo Paura a pag. 35

Verso il voto delle Regionali

CONTE A NAPOLI CON FICO «TERRA DI INNOVAZIONE GLI IMPRESENTABILI? SONO ANDATI A DESTRA»

Giuseppe Conte torna a Napoli con Roberto Fico: «Gli imprentabili? Andati tutti a destra».
Rossella Fierro e Adolfo Pappalardo a pag. 6

CIRIELLI SFIDA IL RIVALE «PRONTO AL CONFRONTO» DA CROSETTO A LA RUSSA LA SFILATA DEI BIG

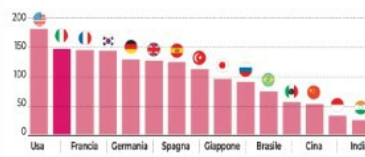
Da Crosetto a La Russa, i big della coalizione di governo in Campania per Edmondo Cirielli.
Dario De Martino a pag. 9

Cambio di paradigma/1

SORPRESA: ITALIA SECONDA DOPO GLI STATI UNITI NELLA PRODUTTIVITÀ DEL PIL PER OCCUPATO

Produttività

Pil in ppa per occupato - migliaia di dollari internazionali



Fonte: Elab. su dati e stime Fmi e Moody's

di Fabrizio Galimberti

«Specchio, specchio delle mie brame...»: l'ansia di essere i primi, i più forti, i più belli ha da sempre nutrito le classifiche e le Hit Parade, a cominciare, ogni settimana, dalla nostra Serie A... E anche nell'economia ci sono le classi-

Continua a pag. 2

Cambio di paradigma/2

ISTITUTI TECNICI, IN CAMPANIA IL PRIMATO DEI CORSI ATTIVATI

Nando Santonastaso

È dal Mezzogiorno che arriva la spinta più forte per il modello della filiera tecnico-professionale "4+2", che integra l'istruzione e la formazione professionale, gli istituti tecnici e gli ITS Academy.

A pag. 3



€ 1,40* ANNO 147 - N° 287
ITALIA
Sped. in A.P. 38.332/2003 conv. L. 48/2004 art. 1, c. 1 DGR RM

Il Messaggero

NAZIONALE



9 771129 622404
5 1025

Martedì 28 Ottobre 2025 • ss. Simone e Giuda

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

Il 30 riapre S. Benedetto
Norcia, nove anni
dopo il terremoto
la Basilica rinasce

Bosi, Brugnara e Troili a pag. 10



Ipotesi Mancini e Palladino
Juve, addio Tudor
Per la panchina
il favorito è Spalletti

Mauro nello Sport



La morte di "Tadzio"
Bjorn Andrésen,
la vita maledetta
del «più bello»

Ravarino a pag. 21



I nuovi equilibri
IL PREZZO
DI PECHINO
PER TRATTARE
CON GLI USA

Andrew Spannaus

Il viaggio di Donald Trump in Asia ha una valenza che va ben oltre i potenziali accordi commerciali con la Cina e con le altre nazioni partner degli Stati Uniti. Fin dall'inizio della sua presidenza, è apparso chiaro come Trump utilizzi spesso i dazi come un'arma: per favorire i Paesi amici e punire quelli considerati avversari. Nel caso della Cina, le questioni economiche si intrecciano strettamente con quelle strategiche. Non è un'esagerazione dire che l'esito delle trattative tra le due superpotenze nei prossimi mesi potrebbe avere conseguenze decisive per la pace mondiale.

Per il suo viaggio coincidente con il vertice Asean, il presidente americano si è posto alcuni obiettivi immediati. Si è intestato il cessate il fuoco tra Cambogia e Thailandia e ha firmato una serie di accordi su dazi e minerali critici con questi Paesi, oltre che con la Malesia e il Vietnam. L'intento è duplice: evitare che gli Stati Uniti subiscano gli effetti delle restrizioni imposte periodicamente da Pechino e, al tempo stesso, rafforzare le filiere occidentali nei settori fondamentali dell'economia digitale.

È con la Cina, tuttavia, che la posta in gioco è più alta. Fu durante la prima amministrazione Trump che si consolidò il cambio di atteggiamento delle istituzioni americane verso Pechino: dal convincimento che la globalizzazione avrebbe portato a una maggiore apertura anche politica, alla nuova fase di competizione (...)

Continua a pag. 23

Orban: via le sanzioni a Putin

► **Il colloquio** «Ue sull'Ucraina fuori dai giochi. Andrò da Trump per discutere del petrolio russo»
► **Vertice con Meloni, la premier: subito la tregua, poi si negozi congelando la linea del fuoco**

Francesco Bechis

«L'Ue è senza ruolo. Le sanzioni alla Russia? Trump ha esagerato». Così il leader di Budapest Viktor Orban in un colloquio con *Il Messaggero* in occasione della sua visita in Italia. Critiche alle misure annunciate dalla Casa Bianca: «I prezzi dell'energia andranno alle stelle, vado a Washington a parlare con Donald». Il faccia a faccia con la premier Meloni su Kiev, Gaza e spese per la difesa. Distanze sui migranti nell'incontro con Papa Leone.

Alle pag. 2 e 3
Giansoldati a pag. 2

«Con Piantedosi nella regione subsahariana»

Tajani: «Missione rilancio per l'Africa
In Manovra misure per il ceto medio»

Mario Ajello

Interventi sul ceto medio. Ora l'impegno con l'Africa. Così il ministro degli Esteri Antonio Tajani a *Il Messaggero*. Il vicepremier in missione nella regione subsahariana con il collega degli



Interni Piantedosi. Sulla legge di Bilancio: «Salvini e la Manovra? I patto vanno rispettati. Faremo modifiche in Parlamento». E ancora: «Sulle banche è passata la linea di Forza Italia, ora bisogna intervenire sulla metro Cdi Roma».

A pag. 5

Argentina, elezioni di metà mandato

La sorpresa Milei: stravince ancora
Astensione record ma a lui il 40%

Angelo Paura

In Argentina gli elettori continuano a dare fiducia all'esperto ultraliberista di Javier Milei e alle promesse di Donald Trump di aiutare il Paese a uscire dalla crisi. E così la Libertà che avanza, il par-



tito del presidente che si è definito anarco-capitalista, ha vinto a sorpresa le elezioni, raccogliendo quasi il 41% dei voti (anche se l'affluenza si è fermata al 67,85%), trascinato proprio dalle parole di Trump. «Se perde, ce ne andiamo».

A pag. 9

Il ricordo dell'ex allenatore: «Stava ore a parlarmi di tattica»



Capello: quei tiri corsari con Pasolini

In campo per solidarietà negli anni '70: in squadra Pier Paolo Pasolini (primo a sinistra, in basso) e Fabio Capello (in piedi, secondo da sinistra)

Cecchini a pag. 20

Minaccia il prof Ma la Cassazione: protesta, va assolto

► **Alunno sospeso per 25 giorni, si scagliò contro il docente: «Vengo a trovarvi, è un avvertimento»**

ROMA Una frase intimidatoria detta a un professore, davanti ai compagni, durante una lezione: «Appena finisce la scuola vengo a trovarvi: tu mi hai fatto sospendere per 25 giorni». Assolto dall'accusa di resistenza a pubblico ufficiale. Il motivo? Il provvedimento disciplinare a carico dell'alunno era già stato disposto, quindi lo studente, con il suo comportamento, non aveva come scopo quello di impedire la sanzione. Piuttosto, si tratta di una protesta, illegittima, a una punizione già inflitta. L'ha stabilito la Corte di Cassazione.

A pag. 12

Il delitto di Rieti

Assalto al pullman
gli ultrà si accusano
l'uno con l'altro

dalla nostra inviata
Camilla Mozzetti

RIETI L'assalto mortale al pullman: gli ultras sotto indagine si accusano a vicenda. Tra i partecipanti, un uomo col bracciale elettronico.

A pag. 13

Polizia postale in campo



Star spogliate dall'IA,
Barra: «Chi è famosa
denunci per tutte»

Michela Allegri

Le star spogliate dall'IA. Indagini su "Social Media Girls". Francesca Barra: «Chi è famosa denunci per tutte».

A pag. 11
Gennaro a pag. 11

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
16 bustine

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
15 bustine

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. MESSAGGERO

Il Segno di LUCA

SCORPIONE, GIORNO DI SUCCESSO

L'aspetto favorevole tra Marte, che ti governa, e Giove, astro della fortuna, oggi diventa esatto e ti garantisce buonumore e successo in quello che potrai intraprendere. È un periodo piacevole e ricco di belle sorprese, nel quale è come se nel tuo carburante fosse stato aggiunto un additivo speciale e che ti dà i superpoteri. Quello che è più prezioso è il buonumore e insieme alla voglia di fare riempie di amore la tua giornata.

MANTRA DEL GIORNO
Senza buttarli non imparo a nuotare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

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

il Resto del Carlino

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

MARTEDÌ 28 ottobre 2025
 1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

QN distretti

**Il Saper Fare
 che vale oro**

FONDATA NEL 1885
 www.ilrestodelcarlino.it



Colpo fallito a portavalori nelle Marche: due banditi presi, un terzo ferito

Bombe e kalashnikov Assalto e terrore sull'A14

Cellini a pagina 12



Banche, Meloni in campo: cinque miliardi possono darli

La premier punta a chiudere la polemica. Salvini rilancia: contribuiscano anche al Piano Casa
 Il ministro Giorgetti apre sulle modifiche per gli affitti brevi: «Ma i conti devono tornare»

Marin
 a pagina 9

L'incontro a Roma

Orban: l'Europa non conta nulla Meloni media: meno veti su Kiev

Coppari e Ottaviani alle p. 4 e 5

L'ex deputato ebreo: «Scioccato»

Fiano a Ca' Foscari
 Ma i ProPal
 non lo fanno parlare

Servizio alle pagine 4 e 5

«Lega federale? Zaia ha ragione»

Stefani: il mio Veneto sarà collegiale

Passeri a pagina 10



La giornalista
 Francesca
 Barra
 ha denunciato
 il sito che ha
 pubblicato sue
 foto di nudo
 false, prodotte
 dall'ia

Io nuda sul web, un falso dell'IA Barra alle donne: «Denunciate»

Un altro sito sessista. Si chiama 'Social Media Girls' e utilizza l'intelligenza artificiale per 'spogliare' conduttrici, cantanti, attrici e politiche. L'allarme è scattato dalla denuncia di una delle vittime, la giornalista Francesca Barra, la

polizia postale ha avviato accertamenti. Oltre 50 le vittime italiane, tra queste Chiara Ferragni, Diletta Leotta, Selvaggia Lucarelli, Angelina Mango, Maria Elena Boschi e Cristina D'Avena.

G. Rossi e Ponchia alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

NOVELLARA Ipotesi folgorazione



Muore a 28 anni
 sotto la doccia
 Nel mirino
 la stufetta elettrica

Lecci a pagina 17

BOLOGNA La polemica sullo stabile dell'Asp

Sfratti, interviene Piantedosi
 «Tutelare la proprietà privata»

A pagina 14 e in Cronaca

BOLOGNA Minuti di terrore per un 79enne

Faccia a faccia con il ladro
 «Ho urlato per farlo scappare»

In Cronaca

IMOLA Va avanti il processo: a giorni l'udienza

Caso Area Blu,
 al Comune
 restituiti
 200mila euro



Agnesi in Cronaca



Rimini, uccise l'accoltellatore

Prosciolto il carabiniere

Muccioli a pagina 14

E la procura dispone nuovi sequestri per l'ex pm Venditti

Delitto di Garlasco, i periti di Sempio contestano le misurazioni corporee: sono irrilevanti

Zanette, G. Moroni e Raspa a p. 15



Domani in panchina Brambilla

Juve, via Tudor
 Si scalda Spalletti

Grilli nel Qs

SUSTENIUM PLUS 50+
 ENERGIA FISICA E MENTALE

SUSTENIUM PLUS 50+
 ENERGIA FISICA E MENTALE

BUSTINE
 FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

FLACONCINI

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

A. MENARINI



MARTEDÌ 28 OTTOBRE 2025 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,60 € con TuttoportadAT, AL, C42, 00 € con TuttoportadIM, SP, SV, con med. Levante) - Anno CXXXIX NUMERO 755, COMMA 2019, SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - BLUEMEDIAS.R.L. - Per le pubblicità su IL SECOLO XIX: www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

PUBBLICO E PRIVATO

AUTOCRITICA
DI UN CITTADINO
CHE SI LAMENTA

MICHELE BRAMBILLA

Ieri su questo giornale, e in questo spazio, il collega Giuliano Gnecco ha raccontato la propria esperienza di paziente al pronto soccorso del San Martino di Genova, rendendo giustizia a tutti coloro - medici e infermieri - che l'hanno ben accolto e curato. Non è vero, dice insomma Gnecco, che la sanità pubblica è sempre malasanità. Parole che sottoscrivo in pieno. Aggiungendone alcune altre, le seguenti.

Siamo - noi italiani, noi giornalisti, noi un po' tutti - sempre pronti a vedere che cosa c'è che non va, prendendoci ovviamente con chi dovrebbe erogare il servizio pubblico e, più in genere, con chi ci governa. Raramente, o quasi mai, facciamo invece un piccolo esame di coscienza che porterebbe a renderci conto che, almeno a volte, se le cose pubbliche non funzionano bene è anche per colpa di noi privati cittadini. Anche.

Ad esempio: restando al pronto soccorso - bersagli di infinite lamentele - quante volte abbiamo contribuito noi stessi a intasarli, presentandoci là per malanni lievi, piccoli fastidi per i quali avremmo potuto aspettare l'indomani chiedendo una visita al medico di famiglia? E a proposito di medici di famiglia: ci lamentiamo sempre delle liste d'attesa per gli esami specialistici, ma perché tanti medici di famiglia ne prescrivono a migliaia, moltissimi dei quali inutili? Forse perché hanno paura che facciamo loro causa per non averci prescritti? Non è un'ipotesi campata per aria. Mai come in questi anni si sono moltiplicate le denunce contro i medici che non sono riusciti a guarire un nostro caro, magari novantenne e malato di cancro.

È che noi abbiamo sempre una pretesa. La pretesa di essere i primi della fila, la pretesa di avere subito l'appuntamento di cui abbiamo bisogno, la pretesa di trovare tutto pulito e funzionante. Ma chi di noi non ha mai cercato di saltarle, le file, con una raccomandazione? E chi non ha mai buttato la spazzatura dove non avrebbe dovuto?

Invidiamo l'efficienza di molti Paesi stranieri, specie del Nord. Paesi nei quali, però, non c'è solo una macchina pubblica che funziona bene: c'è anche una cultura popolare per cui il pubblico siamo noi. Il che comporta diritti, ma anche doveri.

LA VISITA A ROMA

Gaza, Orbán attacca l'Ue
«Non ha avuto alcun ruolo»

PAOLA CAPPELLERI / PAGINA 2

KOKO KONDO, DI HIROSHIMA, A SANT'EGIDIO
«Io, sopravvissuta all'atomica odio la guerra e non le persone»

SERGIO CASALI / PAGINA 5



LA LIGURIA A UN ANNO DALLE ELEZIONI. «LISTE DI ATTESA RIDOTTE E OCCUPAZIONE AI MASSIMI». IL PD CONTESTA I DATI: «REGIONE FERMA, ZERO IN PAGELLA»

Bucci promuove la giunta

Il bilancio del presidente: «Meritiamo un voto tra l'8 e il 9, alcuni ritardi solo sui nuovi ospedali»

Il presidente della Regione Liguria

Marco Bucci, a un anno dal suo insediamento, assegna «tra l'8 e il 9» ai suoi assessori e promuove la giunta: «Alcuni ritardi solo su infrastrutture e nuovi ospedali. Liste d'attesa ridotte e occupazione ai massimi. Il Partito democratico contesta i dati: «La Regione è ferma e merita uno zero».

EMANUELE ROSSI / PAGINA 7

LE TENSIONI SULLA MANOVRA

Alessandra Chini / PAGINA 6

Meloni: «Le banche? Il contributo è giusto»

ROLLI



AL LINGUISTICO GENOVESE IL RICONOSCIMENTO PER LA LOTTA AL CANCRO



Mattarella premia il Deledda

Mattarella con Stefania Speziotto e l'insegnante Caterina Rignanesi OLIVIERI / PAGINA 18

GENOVA, EMERGONO ATTACCHI IN FOTOCOPIA CONTRO ALTRE DUE SCUOLE

Assalto al liceo occupato, identificati i primi ragazzi

Il primo gruppo degli squadristi che hanno assaltato il liceo Leonardo a Genova è stato identificato dalla Digos grazie alle testimonianze delle vittime, ed è composto con ogni probabilità solo da minorenni. Ma si sco-

pre che altre due scuole dov'erano in corso occupazioni pro-Palestina sono state prese di mira nelle scorse settimane con azioni pressoché identiche a quella di sabato scorso.

CLAUDIO CARONA E MATTEO INDICE / PAGINA 9

IL CONFRONTO

Domenico Ravenna / PAGINA 10

Nella Grande Genova nata cento anni fa più abitanti di oggi

Fra un paio di mesi, gennaio 2026, saranno passati cento anni dalla nascita della Grande Genova, la magniloquente visione urbanistica mussoliniana che inglobò nei confini municipali una ventina di comuni limitrofi. Il confronto è interessante.

STASERA IN CAMPO



Samp a Empoli, le due deluse a caccia di punti

Damiano Basso / PAGINE 34 E 35

Sampdoria in trasferta a Empoli stasera in una sfida tra le due grandi deluse del torneo, entrambe già con un nuovo allenatore. L'Entella in scena a Frosinone.

LA SOCIETÀ



Sucu: «Il Genoa si salverà» Zangrillo addio

Arrichiello e Schiappapietra / PAGINE 36-37

L'assemblea del Genoa approva il bilancio: i debiti si sono ridotti. Esce dal cda l'ex presidente Zangrillo. Il patron Sucu: «Sono convinto che ci salveremo».

IL LIBRO DI LUIGI GARLANDO

Pertini raccontato ai giovani
«Voleva una società giusta»

LUCIA COMPAGNINO

C'è il Sandro Pertini bambino, che chiedeva ai genitori perché i contadini guadagnavano meno di loro anche se lavorano di più. E c'è quello anziano, il Capo dello Stato che si fermava vicino a un cantiere edile per farsi dare un cappellino di carta. Sono i ricordi del libro per ragazzi firmato da Luigi Garlando «Sandro libera tutti», che sarà presentato oggi a Savona, città natale del presidente.



L'ARTICOLO / PAGINA 31

LA NEUROSCIENZIATA DANIELA PERANI

«Puro, tempestoso o sereno: ecco tutte le età del cervello»

ENRICA MARCENARO

«Le emozioni sono la base della sopravvivenza e dell'evoluzione. Io racconto come nascono e si trasformano lungo l'arco della vita». Daniela Perani, neuroscienziata, presenta oggi al Festival della Scienza di Genova il suo libro, «Quando il cervello si emoziona». «Le emozioni complesse - dice - nascono nella corteccia cerebrale: è lì che la biologia incontra la poesia».



L'ARTICOLO / PAGINA 32

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.liguria.coop.it

80 1945-2025
coop AZIONI PER LA SOCIETÀ

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

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



DOMANI I GIALLOROSSI COL PARMA

Roma formato Dybala
Lazio rivincita Basic

Pes e Rocca alle pagine 26 e 28



L'INDAGINE DELLA POLIZIA POSTALE

Il sito che «spogliava» le vip
con l'intelligenza artificiale

Campigli a pagina 11



CYBERBULLISMO

«Brigitte Macron è un uomo»
Dieci odiatori a processo

Frasca a pagina 11

VENDI CASA?
telefono
06.684028
immobildream
www.immobildream.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VENDI CASA?
telefono
06.684028
immobildream
www.immobildream.it

Santi Simone e Giuda, Apostoli

Martedì 28 ottobre 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 298 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.itRanucci e
l'impunità
di stampa

DI TOMMASO CERNO

Mi sembrava strano che un giornalista, per quanto capace come Sigfrido Ranucci, fosse davvero libero. Dopo aver incassato gli applausi dell'Anm schierandosi contro il governo, liberissimo di farlo ma spero non di pretendere che la sua posizione sia considerata la Verità mentre quella degli altri il Fascismo. Dopo aver comiziato con il Movimento 5 Stelle e Giuseppe Conte, appoggiato la Cgil e riaperto la sua trasmissione Report mandando in onda due inchieste, entrambe contro il governo, ma puntellate di imprecisioni e smentite prima ancora di andare in onda, pretende di trasformare la libertà di stampa in impunità di stampa. Per cui se lui è un giornalista schierato va bene, mentre se altri esprimono il proprio pensiero si passa all'insulto. Significa affermare che se scrivi quello che piace a lui sei bravo, bello e buono. Se scrivi quello che pensi, ma sfortunatamente non la pensi come lui sei un fascista, un razzista o un asservito. E se lui sbaglia e tu lo scrivi, il tuo non è giornalismo ma manganello. Conosco abbastanza bene la sinistra da ammettere che questa è, soprattutto in questa fase, la loro idea di libertà.

POSTE ITALIANE

Festeggia 10 anni
di quotazione
col record in Borsa

Caleri a pagina 13

PREPARIAMOCI ARRIVA IL PARTITO ISLAMICO

Dopo il daspo ad Hannoun, spunta la solidarietà al filo Hamas dai marxisti leninisti
Ecco come si salda il patto fra l'Islam radicale e la sinistra extraparlamentare

L'ODIO ANTISEMITA
La follia dei ProPal
Censurano il dem Fiano
in ateneo a Venezia
a pagina 3

DI ROBERTO ARDITI
Eppure Oriana Fallaci
ci aveva avvisato
Nessuno lo dimentichi
a pagina 2

IL MINISTRO DELL'INTERNO
Piantadosi e il daspo
ad Hannoun
«Persone che sfidano
la nostra democrazia»
Il ministro Piantadosi torna
sul daspo al filo Hamas
Hannoun: «Personaggi così
sfidano la nostra democra-
zia». Poi avverte: «Pronti a
valutare quando avverrà il
superamento di un limite
che imporrà qualche altro
tipo di provvedimento».
a pagina 3

COMIZIO ALLA CAMERA
Ranucci frigna
e si fa pubblicità
attaccando i giornali
e il nostro editore
Alcamo a pagina 6

L'EX SINDACO DI NAPOLI
De Magistris: «Fico
e il campo slabbrato
Gualtieri e Manfredi?
Meloni vince vent'anni»
Sirignano a pagina 6

LA VISITA DEL LEADER UNGHERESE
Orban da Meloni e il Papa
«L'Ue non conta nulla»
Il premier ungherese Orban per un'ora a colloquio con Meloni Palazzo Chigi, dopo l'udienza con il Papa, per le relazioni bilaterali. Il leader magiaro: «Andrò da Trump per chiederli di togliere le sanzioni alla Russia».
Manni a pagina 4

DI LUCIO MARTINO
Trump non si ricandida
e lancia Vance-Rubio
a pagina 8

DI GAETANO MINEO
Nota: «Ecco perché spira
il vento della destra»
a pagina 5

Il Tempo di Osho

Una settimana per essere cremati
L'ultima beffa al camposanto

"E' che nun ce semo più abituati a tutta st' affluenza alle urne"
Sbraga a pagina 16

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

www.intaxi.it

*IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GENEZZA)
OPZIONE IN APP: PASSATA IL 28/10/2025 ORE 12.00 IL 27/10/2025 ORE 12.00 IL 28/10/2025 ORE 12.00 IL 29/10/2025 ORE 12.00 IL 30/10/2025 ORE 12.00 IL 31/10/2025 ORE 12.00 IL 01/11/2025 ORE 12.00 IL 02/11/2025 ORE 12.00 IL 03/11/2025 ORE 12.00 IL 04/11/2025 ORE 12.00 IL 05/11/2025 ORE 12.00 IL 06/11/2025 ORE 12.00 IL 07/11/2025 ORE 12.00 IL 08/11/2025 ORE 12.00 IL 09/11/2025 ORE 12.00 IL 10/11/2025 ORE 12.00 IL 11/11/2025 ORE 12.00 IL 12/11/2025 ORE 12.00 IL 13/11/2025 ORE 12.00 IL 14/11/2025 ORE 12.00 IL 15/11/2025 ORE 12.00 IL 16/11/2025 ORE 12.00 IL 17/11/2025 ORE 12.00 IL 18/11/2025 ORE 12.00 IL 19/11/2025 ORE 12.00 IL 20/11/2025 ORE 12.00 IL 21/11/2025 ORE 12.00 IL 22/11/2025 ORE 12.00 IL 23/11/2025 ORE 12.00 IL 24/11/2025 ORE 12.00 IL 25/11/2025 ORE 12.00 IL 26/11/2025 ORE 12.00 IL 27/11/2025 ORE 12.00 IL 28/11/2025 ORE 12.00 IL 29/11/2025 ORE 12.00 IL 30/11/2025 ORE 12.00 IL 01/12/2025 ORE 12.00 IL 02/12/2025 ORE 12.00 IL 03/12/2025 ORE 12.00 IL 04/12/2025 ORE 12.00 IL 05/12/2025 ORE 12.00 IL 06/12/2025 ORE 12.00 IL 07/12/2025 ORE 12.00 IL 08/12/2025 ORE 12.00 IL 09/12/2025 ORE 12.00 IL 10/12/2025 ORE 12.00 IL 11/12/2025 ORE 12.00 IL 12/12/2025 ORE 12.00 IL 13/12/2025 ORE 12.00 IL 14/12/2025 ORE 12.00 IL 15/12/2025 ORE 12.00 IL 16/12/2025 ORE 12.00 IL 17/12/2025 ORE 12.00 IL 18/12/2025 ORE 12.00 IL 19/12/2025 ORE 12.00 IL 20/12/2025 ORE 12.00 IL 21/12/2025 ORE 12.00 IL 22/12/2025 ORE 12.00 IL 23/12/2025 ORE 12.00 IL 24/12/2025 ORE 12.00 IL 25/12/2025 ORE 12.00 IL 26/12/2025 ORE 12.00 IL 27/12/2025 ORE 12.00 IL 28/12/2025 ORE 12.00 IL 29/12/2025 ORE 12.00 IL 30/12/2025 ORE 12.00 IL 31/12/2025 ORE 12.00 IL 01/01/2026 ORE 12.00 IL 02/01/2026 ORE 12.00 IL 03/01/2026 ORE 12.00 IL 04/01/2026 ORE 12.00 IL 05/01/2026 ORE 12.00 IL 06/01/2026 ORE 12.00 IL 07/01/2026 ORE 12.00 IL 08/01/2026 ORE 12.00 IL 09/01/2026 ORE 12.00 IL 10/01/2026 ORE 12.00 IL 11/01/2026 ORE 12.00 IL 12/01/2026 ORE 12.00 IL 13/01/2026 ORE 12.00 IL 14/01/2026 ORE 12.00 IL 15/01/2026 ORE 12.00 IL 16/01/2026 ORE 12.00 IL 17/01/2026 ORE 12.00 IL 18/01/2026 ORE 12.00 IL 19/01/2026 ORE 12.00 IL 20/01/2026 ORE 12.00 IL 21/01/2026 ORE 12.00 IL 22/01/2026 ORE 12.00 IL 23/01/2026 ORE 12.00 IL 24/01/2026 ORE 12.00 IL 25/01/2026 ORE 12.00 IL 26/01/2026 ORE 12.00 IL 27/01/2026 ORE 12.00 IL 28/01/2026 ORE 12.00 IL 29/01/2026 ORE 12.00 IL 30/01/2026 ORE 12.00 IL 31/01/2026 ORE 12.00 IL 01/02/2026 ORE 12.00 IL 02/02/2026 ORE 12.00 IL 03/02/2026 ORE 12.00 IL 04/02/2026 ORE 12.00 IL 05/02/2026 ORE 12.00 IL 06/02/2026 ORE 12.00 IL 07/02/2026 ORE 12.00 IL 08/02/2026 ORE 12.00 IL 09/02/2026 ORE 12.00 IL 10/02/2026 ORE 12.00 IL 11/02/2026 ORE 12.00 IL 12/02/2026 ORE 12.00 IL 13/02/2026 ORE 12.00 IL 14/02/2026 ORE 12.00 IL 15/02/2026 ORE 12.00 IL 16/02/2026 ORE 12.00 IL 17/02/2026 ORE 12.00 IL 18/02/2026 ORE 12.00 IL 19/02/2026 ORE 12.00 IL 20/02/2026 ORE 12.00 IL 21/02/2026 ORE 12.00 IL 22/02/2026 ORE 12.00 IL 23/02/2026 ORE 12.00 IL 24/02/2026 ORE 12.00 IL 25/02/2026 ORE 12.00 IL 26/02/2026 ORE 12.00 IL 27/02/2026 ORE 12.00 IL 28/02/2026 ORE 12.00 IL 29/02/2026 ORE 12.00 IL 01/03/2026 ORE 12.00 IL 02/03/2026 ORE 12.00 IL 03/03/2026 ORE 12.00 IL 04/03/2026 ORE 12.00 IL 05/03/2026 ORE 12.00 IL 06/03/2026 ORE 12.00 IL 07/03/2026 ORE 12.00 IL 08/03/2026 ORE 12.00 IL 09/03/2026 ORE 12.00 IL 10/03/2026 ORE 12.00 IL 11/03/2026 ORE 12.00 IL 12/03/2026 ORE 12.00 IL 13/03/2026 ORE 12.00 IL 14/03/2026 ORE 12.00 IL 15/03/2026 ORE 12.00 IL 16/03/2026 ORE 12.00 IL 17/03/2026 ORE 12.00 IL 18/03/2026 ORE 12.00 IL 19/03/2026 ORE 12.00 IL 20/03/2026 ORE 12.00 IL 21/03/2026 ORE 12.00 IL 22/03/2026 ORE 12.00 IL 23/03/2026 ORE 12.00 IL 24/03/2026 ORE 12.00 IL 25/03/2026 ORE 12.00 IL 26/03/2026 ORE 12.00 IL 27/03/2026 ORE 12.00 IL 28/03/2026 ORE 12.00 IL 29/03/2026 ORE 12.00 IL 30/03/2026 ORE 12.00 IL 31/03/2026 ORE 12.00 IL 01/04/2026 ORE 12.00 IL 02/04/2026 ORE 12.00 IL 03/04/2026 ORE 12.00 IL 04/04/2026 ORE 12.00 IL 05/04/2026 ORE 12.00 IL 06/04/2026 ORE 12.00 IL 07/04/2026 ORE 12.00 IL 08/04/2026 ORE 12.00 IL 09/04/2026 ORE 12.00 IL 10/04/2026 ORE 12.00 IL 11/04/2026 ORE 12.00 IL 12/04/2026 ORE 12.00 IL 13/04/2026 ORE 12.00 IL 14/04/2026 ORE 12.00 IL 15/04/2026 ORE 12.00 IL 16/04/2026 ORE 12.00 IL 17/04/2026 ORE 12.00 IL 18/04/2026 ORE 12.00 IL 19/04/2026 ORE 12.00 IL 20/04/2026 ORE 12.00 IL 21/04/2026 ORE 12.00 IL 22/04/2026 ORE 12.00 IL 23/04/2026 ORE 12.00 IL 24/04/2026 ORE 12.00 IL 25/04/2026 ORE 12.00 IL 26/04/2026 ORE 12.00 IL 27/04/2026 ORE 12.00 IL 28/04/2026 ORE 12.00 IL 29/04/2026 ORE 12.00 IL 30/04/2026 ORE 12.00 IL 01/05/2026 ORE 12.00 IL 02/05/2026 ORE 12.00 IL 03/05/2026 ORE 12.00 IL 04/05/2026 ORE 12.00 IL 05/05/2026 ORE 12.00 IL 06/05/2026 ORE 12.00 IL 07/05/2026 ORE 12.00 IL 08/05/2026 ORE 12.00 IL 09/05/2026 ORE 12.00 IL 10/05/2026 ORE 12.00 IL 11/05/2026 ORE 12.00 IL 12/05/2026 ORE 12.00 IL 13/05/2026 ORE 12.00 IL 14/05/2026 ORE 12.00 IL 15/05/2026 ORE 12.00 IL 16/05/2026 ORE 12.00 IL 17/05/2026 ORE 12.00 IL 18/05/2026 ORE 12.00 IL 19/05/2026 ORE 12.00 IL 20/05/2026 ORE 12.00 IL 21/05/2026 ORE 12.00 IL 22/05/2026 ORE 12.00 IL 23/05/2026 ORE 12.00 IL 24/05/2026 ORE 12.00 IL 25/05/2026 ORE 12.00 IL 26/05/2026 ORE 12.00 IL 27/05/2026 ORE 12.00 IL 28/05/2026 ORE 12.00 IL 29/05/2026 ORE 12.00 IL 30/05/2026 ORE 12.00 IL 31/05/2026 ORE 12.00 IL 01/06/2026 ORE 12.00 IL 02/06/2026 ORE 12.00 IL 03/06/2026 ORE 12.00 IL 04/06/2026 ORE 12.00 IL 05/06/2026 ORE 12.00 IL 06/06/2026 ORE 12.00 IL 07/06/2026 ORE 12.00 IL 08/06/2026 ORE 12.00 IL 09/06/2026 ORE 12.00 IL 10/06/2026 ORE 12.00 IL 11/06/2026 ORE 12.00 IL 12/06/2026 ORE 12.00 IL 13/06/2026 ORE 12.00 IL 14/06/2026 ORE 12.00 IL 15/06/2026 ORE 12.00 IL 16/06/2026 ORE 12.00 IL 17/06/2026 ORE 12.00 IL 18/06/2026 ORE 12.00 IL 19/06/2026 ORE 12.00 IL 20/06/2026 ORE 12.00 IL 21/06/2026 ORE 12.00 IL 22/06/2026 ORE 12.00 IL 23/06/2026 ORE 12.00 IL 24/06/2026 ORE 12.00 IL 25/06/2026 ORE 12.00 IL 26/06/2026 ORE 12.00 IL 27/06/2026 ORE 12.00 IL 28/06/2026 ORE 12.00 IL 29/06/2026 ORE 12.00 IL 30/06/2026 ORE 12.00 IL 01/07/2026 ORE 12.00 IL 02/07/2026 ORE 12.00 IL 03/07/2026 ORE 12.00 IL 04/07/2026 ORE 12.00 IL 05/07/2026 ORE 12.00 IL 06/07/2026 ORE 12.00 IL 07/07/2026 ORE 12.00 IL 08/07/2026 ORE 12.00 IL 09/07/2026 ORE 12.00 IL 10/07/2026 ORE 12.00 IL 11/07/2026 ORE 12.00 IL 12/07/2026 ORE 12.00 IL 13/07/2026 ORE 12.00 IL 14/07/2026 ORE 12.00 IL 15/07/2026 ORE 12.00 IL 16/07/2026 ORE 12.00 IL 17/07/2026 ORE 12.00 IL 18/07/2026 ORE 12.00 IL 19/07/2026 ORE 12.00 IL 20/07/2026 ORE 12.00 IL 21/07/2026 ORE 12.00 IL 22/07/2026 ORE 12.00 IL 23/07/2026 ORE 12.00 IL 24/07/2026 ORE 12.00 IL 25/07/2026 ORE 12.00 IL 26/07/2026 ORE 12.00 IL 27/07/2026 ORE 12.00 IL 28/07/2026 ORE 12.00 IL 29/07/2026 ORE 12.00 IL 30/07/2026 ORE 12.00 IL 31/07/2026 ORE 12.00 IL 01/08/2026 ORE 12.00 IL 02/08/2026 ORE 12.00 IL 03/08/2026 ORE 12.00 IL 04/08/2026 ORE 12.00 IL 05/08/2026 ORE 12.00 IL 06/08/2026 ORE 12.00 IL 07/08/2026 ORE 12.00 IL 08/08/2026 ORE 12.00 IL 09/08/2026 ORE 12.00 IL 10/08/2026 ORE 12.00 IL 11/08/2026 ORE 12.00 IL 12/08/2026 ORE 12.00 IL 13/08/2026 ORE 12.00 IL 14/08/2026 ORE 12.00 IL 15/08/2026 ORE 12.00 IL 16/08/2026 ORE 12.00 IL 17/08/2026 ORE 12.00 IL 18/08/2026 ORE 12.00 IL 19/08/2026 ORE 12.00 IL 20/08/2026 ORE 12.00 IL 21/08/2026 ORE 12.00 IL 22/08/2026 ORE 12.00 IL 23/08/2026 ORE 12.00 IL 24/08/2026 ORE 12.00 IL 25/08/2026 ORE 12.00 IL 26/08/2026 ORE 12.00 IL 27/08/2026 ORE 12.00 IL 28/08/2026 ORE 12.00 IL 29/08/2026 ORE 12.00 IL 30/08/2026 ORE 12.00 IL 31/08/2026 ORE 12.00 IL 01/09/2026 ORE 12.00 IL 02/09/2026 ORE 12.00 IL 03/09/2026 ORE 12.00 IL 04/09/2026 ORE 12.00 IL 05/09/2026 ORE 12.00 IL 06/09/2026 ORE 12.00 IL 07/09/2026 ORE 12.00 IL 08/09/2026 ORE 12.00 IL 09/09/2026 ORE 12.00 IL 10/09/2026 ORE 12.00 IL 11/09/2026 ORE 12.00 IL 12/09/2026 ORE 12.00 IL 13/09/2026 ORE 12.00 IL 14/09/2026 ORE 12.00 IL 15/09/2026 ORE 12.00 IL 16/09/2026 ORE 12.00 IL 17/09/2026 ORE 12.00 IL 18/09/2026 ORE 12.00 IL 19/09/2026 ORE 12.00 IL 20/09/2026 ORE 12.00 IL 21/09/2026 ORE 12.00 IL 22/09/2026 ORE 12.00 IL 23/09/2026 ORE 12.00 IL 24/09/2026 ORE 12.00 IL 25/09/2026 ORE 12.00 IL 26/09/2026 ORE 12.00 IL 27/09/2026 ORE 12.00 IL 28/09/2026 ORE 12.00 IL 29/09/2026 ORE 12.00 IL 30/09/2026 ORE 12.00 IL 01/10/2026 ORE 12.00 IL 02/10/2026 ORE 12.00 IL 03/10/2026 ORE 12.00 IL 04/10/2026 ORE 12.00 IL 05/10/2026 ORE 12.00 IL 06/10/2026 ORE 12.00 IL 07/10/2026 ORE 12.00 IL 08/10/2026 ORE 12.00 IL 09/10/2026 ORE 12.00 IL 10/10/2026 ORE 12.00 IL 11/10/2026 ORE 12.00 IL 12/10/2026 ORE 12.00 IL 13/10/2026 ORE 12.00 IL 14/10/2026 ORE 12.00 IL 15/10/2026 ORE 12.00 IL 16/10/2026 ORE 12.00 IL 17/10/2026 ORE 12.00 IL 18/10/2026 ORE 12.00 IL 19/10/2026 ORE 12.00 IL 20/10/2026 ORE 12.00 IL 21/10/2026 ORE 12.00 IL 22/10/2026 ORE 12.00 IL 23/10/2026 ORE 12.00 IL 24/10/2026 ORE 12.00 IL 25/10/2026 ORE 12.00 IL 26/10/2026 ORE 12.00 IL 27/10/2026 ORE 12.00 IL 28/10/2026 ORE 12.00 IL 29/10/2026 ORE 12.00 IL 30/10/2026 ORE 12.00 IL 31/10/2026 ORE 12.00 IL 01/11/2026 ORE 12.00 IL 02/11/2026 ORE 12.00 IL 03/11/2026 ORE 12.00 IL 04/11/2026 ORE 12.00 IL 05/11/2026 ORE 12.00 IL 06/11/2026 ORE 12.00 IL 07/11/2026 ORE 12.00 IL 08/11/2026 ORE 12.00 IL 09/11/2026 ORE 12.00 IL 10/11/2026 ORE 12.00 IL 11/11/2026 ORE 12.00 IL 12/11/2026 ORE 12.00 IL 13/11/2026 ORE 12.00 IL 14/11/2026 ORE 12.00 IL 15/11/2026 ORE 12.00 IL 16/11/2026 ORE 12.00 IL 17/11/2026 ORE 12.00 IL 18/11/2026 ORE 12.00 IL 19/11/2026 ORE 12.00 IL 20/11/2026 ORE 12.00 IL 21/11/2026 ORE 12.00 IL 22/11/2026 ORE 12.00 IL 23/11/2026 ORE 12.00 IL 24/11/2026 ORE 12.00 IL 25/11/2026 ORE 12.00 IL 26/11/2026 ORE 12.00 IL 27/11/2026 ORE 12.00 IL 28/11/2026 ORE 12.00 IL 29/11/2026 ORE 12.00 IL 30/11/2026 ORE 12.00 IL 01/12/2026 ORE 12.00 IL 02/12/2026 ORE 12.00 IL 03/12/2026 ORE 12.00 IL 04/12/2026 ORE 12.00 IL 05/12/2026 ORE 12.00 IL 06/12/2026 ORE 12.00 IL 07/12/2026 ORE 12.00 IL 08/12/2026 ORE 12.00 IL 09/12/2026 ORE 12.00 IL 10/12/2026 ORE 12.00 IL 11/12/2026 ORE 12.00 IL 12/12/2026 ORE 12.00 IL 13/12/2026 ORE 12.00 IL 14/12/2026 ORE 12.00 IL 15/12/2026 ORE 12.00 IL 16/12/2026 ORE 12.00 IL 17/12/2026 ORE 12.00 IL 18/12/2026 ORE 12.00 IL 19/12/2026 ORE 12.00 IL 20/12/2026 ORE 12.00 IL 21/12/2026 ORE 12.00 IL 22/12/2026 ORE 12.00 IL 23/12/2026 ORE 12.00 IL 24/12/2026 ORE 12.00 IL 25/12/2026 ORE 12.00 IL 26/12/2026 ORE 12.00 IL 27/12/2026 ORE 12.00 IL 28/12/2026 ORE 12.00 IL 29/12/2026 ORE 12.00 IL 30/12/2026 ORE 12.00 IL 31/12/2026 ORE 12.00 IL 01/01/2027 ORE 12.00 IL 02/01/2027 ORE 12.00 IL 03/01/2027 ORE 12.00 IL 04/01/2027 ORE 12.00 IL 05/01/2027 ORE 12.00 IL 06/01/2027 ORE 12.00 IL 07/01/2027 ORE 12.00 IL 08/01/2027 ORE 12.00 IL 09/01/2027 ORE 12.00 IL 10/01/2027 ORE 12.00 IL 11/01/2027 ORE 12.00 IL 12/01/2027 ORE 12.00 IL 13/01/2027 ORE 12.00 IL 14/01/2027 ORE 12.00 IL 15/01/2027 ORE 12.00 IL 16/01/2027 ORE 12.00 IL 17/01/2027 ORE 12.00 IL 18/01/2027 ORE 12.00 IL 19/01/2027 ORE 12.00 IL 20/01/2027 ORE 12.00 IL 21/01/2027 ORE 12.00 IL 22/01/2027 ORE 12.00 IL 23/01/2027 ORE 12.00 IL 24/01/2027 ORE 12.00 IL 25/01/2027 ORE 12.00 IL 26/01/2027 ORE 12.00 IL 27/01/2027 ORE 12.00 IL 28/01/2027 ORE 12.00 IL 29/01/2027 ORE 12.00 IL 30/01/2027 ORE 12.00 IL 31/01/2027 ORE 12.00 IL 01/02/2027 ORE 12.00 IL 02/02/2027 ORE 12.00 IL 03/02/2027 ORE 12.00 IL 04/02/2027 ORE 12.00 IL 05/02/2027 ORE 12.00 IL 06/02/2027 ORE 12.00 IL 07/02/2027 ORE 12.00 IL 08/02/2027 ORE 12.00 IL 09/02/2027 ORE 12.00 IL 10/02/2027 ORE 12.00 IL 11/02/2027 ORE 12.00 IL 12/02/2027 ORE 12.00 IL 13/02/2027 ORE 12.00 IL 14/02/2027 ORE 12.00 IL 15/02/2027 ORE 12.00 IL 16/02/2027 ORE 12.00 IL 17/02/2027 ORE 12.00 IL 18/02/2027 ORE 12.00 IL 19/02/2027 ORE 12.00 IL 20/02/2027 ORE 12.00 IL 21/02/2027 ORE 12.00 IL 22/02/2027 ORE 12.00 IL 23/02/2027 ORE 12.00 IL 24/02/2027 ORE 12.00 IL 25/02/2027 ORE 12.00 IL 26/02/2027 ORE 12.00 IL 27/02/2027 ORE 12.00 IL 28/02/2027 ORE 12.00 IL 29/02/2027 ORE



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE**Noci (Politecnico Mi): la guerra in Ucraina
si risolve solo con un accordo tra Usa e Cina**

Paolo Rossetti a pag. 8

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**IL DOSSIER SULLA
MANOVRA 2026 su**www.italiaoggi.it

Disoccupazione, KO i pigri

Con il decreto in arrivo in consiglio dei ministri decadono dall'indennità coloro che non accettano offerte da aziende simili o vicine alla vecchia sede di lavoro

DAL PRIMO GENNAIO

**In arrivo
12 mila lettere
di compliance
contro
il sommerso
nei settori
del commercio
e delle attività
alberghiere**

Bartelli a pag. 25

Decadono dall'indennità di disoccupazione coloro che non accettano offerte da aziende simili o vicine alla vecchia sede. Lo prevede tra l'altro il decreto legge in materia di lavoro che approda oggi in Consiglio dei ministri. Il provvedimento dispone controlli prioritari sulla sicurezza nei subappalti pubblici e privati. Il datore di lavoro che voglia fare assunzioni agevolate dovrà pubblicare l'offerta sul Sistema informativo per l'inclusione sociale e lavorativa.

Cirio e Ceriano a pag. 29

A MILANO

**Libraccio
inaugura il suo
sessantottesimo
store**

Capiani a pag. 18

**Fratelli D'Italia ha superato la soglia del 30%
Adesso i due grossi partiti sono divisi su tutto**

È in corso un processo di polarizzazione dell'elettorato? Alcuni dati sembrano suggerire l'esistenza di questo fenomeno. In primo luogo, quello degli stessi indicatori delle intenzioni di voto degli italiani. Da un verso, infatti, Pd continua nella sua ascesa in corso da tempo, raccogliendo consensi da parte degli elettori di edc: ha superato da qualche settimana la soglia «psicologica» del 30% ed è stimata attualmente attorno al 31% (secondo i dati di Eumetra e diversi altri istituti). Dall'altra parte, anche il Pd, appare da qualche settimana in crescita e ha varcato anch'esso una soglia importante, quella del 29% (si posiziona così secondo Eumetra e al 22,1% secondo SWG).

Mannheimer a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

In Cina il pessimismo è vietato. Il governo cinese ha infatti lanciato una campagna per reprimere e censurare contenuti pessimistici o socialmente critici sulle piattaforme online, sanzionando blogger, influenzatori e commentatori che pongono stili di vita alternativi o che mettono in dubbio l'ottimismo economico e sociale. Sono stati così sospesi o bannati account che promuovevano la cultura Sang, caratterizzata dal rifiuto della corsa al successo e da uno stile di vita minimalista, molto seguita tra i giovani cinesi. Vietato promuovere la scelta di non avere figli o criticare apertamente la qualità della vita rispetto ai paesi occidentali. Le piattaforme che non si conformano rischiano multe e devono cambiare le regole di pubblicazione. L'obiettivo dichiarato è promuovere l'ottimismo e la produttività (ma anche il consenso e la coesione sociale). Ottimismo di stato.

GENERAL FINANCE

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

FINANZA ALL'IMPRESA

FACTORING ALLE IMPRESE IN CRISI

FACTORING ALLE PMI

www.generalfinance.it

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

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

LA NAZIONE

QN distretti

Il Saper Fare
che vale oroMARTEDÌ 28 ottobre 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

TOSCANA Dopo il dramma di Rieti

Tragico agguato al bus Vietate tutte le trasferte anche ai tifosi di Pistoia

Benigni a pagina 16



TOSCANA La politica

Toto-giunta Tanti nomi, pochi posti

Ingardia a pagina 12



Banche, Meloni in campo: cinque miliardi possono darli

La premier punta a chiudere la polemica. Salvini rilancia: contribuiscano anche al Piano Casa
Il ministro Giorgetti apre sulle modifiche per gli affitti brevi: «Ma i conti devono tornare»

Marin
a pagina 9

L'incontro a Roma

Orban: l'Europa non conta nulla Meloni media: meno veti su Kiev

Coppari e Ottaviani alle p. 4 e 5

L'ex deputato ebreo: «Scioccato»

Fiano a Ca' Foscari
Ma i ProPal
non lo fanno parlare

Servizio alle pagine 4 e 5

«Lega federale? Zaia ha ragione»

Stefani: il mio Veneto sarà collegiale

Passeri a pagina 10



La giornalista
Francesca
Barra
ha denunciato
il sito che ha
pubblicato sue
foto di nudo
false, prodotte
dall'ia

Io nuda sul web, un falso dell'IA Barra alle donne: «Denunciate»

Un altro sito sessista. Si chiama 'Social Media Girls' e utilizza l'intelligenza artificiale per 'spogliare' conduttrici, cantanti, attrici e politiche. L'allarme è scattato dalla denuncia di una delle vittime, la giornalista Francesca Barra, la

polizia postale ha avviato accertamenti. Oltre 50 le vittime italiane, tra queste Chiara Ferragni, Diletta Leotta, Selvaggia Lucarelli, Angelina Mango, Maria Elena Boschi e Cristina D'Avena.

G. Rossi e Ponchia alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

FIRENZE Il nostro dibattito



Anche uomini in associazioni antiviolenza Scelta divisiva

Scarcella a pagina 17

EMPOLI Il caso emerso con il liceo occupato

Educatrici senza paga «Cooperative 'vittime'»

Servizio in Cronaca

CERRETO GUIDI All'orario di chiusura

Prova a sventare una rapina Cliente si ferisce nel tentativo

Servizio in Cronaca

EMPOLI Lo sport in lutto

E'scomparso Silvano Bini storico dirigente dell'Empoli Calcio



Cioni in Cronaca

L'agguato nel Maceratese,
chiusa per ore l'autostrada

Assalto
a due portavalori
sulla A14: esplosivo
e kalashnikov
Presi due banditi
ferito un terzo

Cellini a pagina 14

E la procura dispone nuovi
sequestri per l'ex pm Venditti

Delitto di Garlasco, i periti di Sempio contestano le misurazioni corporee: sono irrilevanti

Zanette, G. Moroni e Raspa a p. 15



Domani in panchina Brambilla

Juve, via Tudor
Si scalda Spalletti

Grilli nel Qs

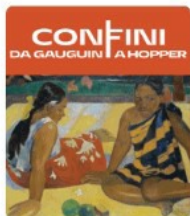
SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
16 bustine
15 giorni

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
15 bustine
15 giorni

BUSTINE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12
FLACONCINI

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

A. MENARINI



la Repubblica

CONFINI
DA GAUGUIN A HOPPER
Villa Manin, Passariano
11 ottobre 2025 - 12 aprile 2026
Info e prenotazioni
0422 429999
www.lineadombra.it

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

R50



R cultura

Come è triste Venezia
agli occhi di un Pulitzer

di **MICHAEL CUNNINGHAM**
a pagina 34

R spettacoli

Ancora una notte
prima degli esami

di **MATTEO MACOR**
a pagina 36



Martedì
28 ottobre 2025
Anno 50 - N° 255

In Italia **€1,90**

Orbán imbarazza Meloni

Ospite a palazzo Chigi, il leader ungherese attacca: "Trump sbaglia su Putin e l'Ue è inutile". Irritazione nel governo. Tajani: "Ho idee diverse". Il Pd: la presidente del Consiglio si dissocia

"Trump sbaglia sulle sanzioni a Putin. L'Europa ormai è fuori dai giochi". Il premier ungherese Viktor Orbán in visita a Roma, in un'intervista a Repubblica, attacca l'Europa e annuncia un viaggio negli Usa per incontrare il presidente americano. E crea non pochi imbarazzi nel governo italiano. Tajani dichiara di avere idee diverse e il Pd chiede che la premier Meloni si dissocia: "Da lui parole sbagliate, vanno prese le distanze". Al centro dell'incontro tra Meloni e Orbán l'economia europea.

di **GABRIELLA CERAMI** e **TOMMASO CIRIACO**
a pagine 2 e 3

Pro Pal cacciano da Ca' Foscari l'ex deputato Fiano: "Come nel '38"

di **MIRIAM ROMANO**
a pagina 23

La premier sulla manovra "Giusto l'aiuto dalle banche"

I due vicepremier continuano a litigare sulla manovra di bilancio e Giorgia Meloni lavora ai correttivi e prova a sedare la rissa, insistendo sul contributo delle banche. "Se su 44 miliardi di utili ne mettano a disposizione 5 possono essere soddisfatte".

di **COLOMBO e VITALE**
a pagine 10 e 11



IL PERSONAGGIO

di **GABRIELE ROMAGNOLI** NEW YORK

Mamdani, il candidato social che ha conquistato New York

È pop. È Zelig. È Zohran. È un uomo solo al comando dei sondaggi che prevedono sarà, tra una settimana, al comando di New York. E da solo passeggia per i cimiteri, perché non riesce più a farlo indisturbato per strade o parchi.

a pagine 14 e 15 con un servizio di **MASTROLILLI**

Perché i salari non crescono

di **GUIDO TABELLINI**

Nei commenti sulla manovra fiscale vi è una critica ricorrente al governo: il fiscal drag. Per recuperare l'inflazione sono saliti i salari nominali, e l'imposizione progressiva sul reddito ha comportato un aumento automatico dell'aliquota d'imposta, senza che aumentasse il salario reale. Ma è vero? Se ci si limita a confrontare l'andamento della pressione fiscale e dell'inflazione, sembrerebbe di sì: la pressione fiscale è salita proprio dopo il balzo dei prezzi negli anni del Covid. Tuttavia, gli andamenti aggregati sono fuorvianti. Una ricerca recente della Banca centrale europea ricostruisce le riforme fatte dal 2019 a oggi per compensare gli effetti del fiscal drag su ogni classe di reddito.

a pagina 17

octopus energy

Energia pulita a prezzi accessibili
e un servizio clienti superlativo

★ Trustpilot octopusenergy.it

La Juve licenzia anche Tudor accordo vicino con Spalletti

di **GIULIO CARDONE** e **EMANUELE GAMBA**

Tudor se l'era presa con il perfido algoritmo che gli aveva fatto incontrare il Milan e non la Cremonese, ma non si toglierà mai la soddisfazione della controprova: è stato cacciato su due piedi dopo la sconfitta con la Lazio, la terza di fila, e domani a guidare la Juventus contro l'Udinese ci sarà ad interim Massimo Brambilla, allenatore della Next Gen.

a pagine 38 e 39
con servizi di **SILVIA SCOTTI**



Luciano Spalletti

CINEMA

di **NATALIA ASPESI**



● L'attore
e musicista
svedese Björn
Andrésen,
morto a 70 anni

Addio Tadzio la maledizione del più bello

Ci innamorammo tutti del sottile, fatato Tadzio dal bellissimo viso che nascondeva forse l'intoccabile e muta passione umana, forse omosessuale senza rivelarsi.

a pagina 37

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

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

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



La nostra carta personale
di credito è valida
in tutta Europa
in maniera sostenibile

NZ

LA CULTURA

Se agli indiani resta solo il mito di Cavallo Pazzo

MARTA AIDALA — PAGINA 29



LA TELEVISIONE

Fagnani: torno con Belve ma i politici non li invito

FRANCESCA D'ANGELO — PAGINA 31



IL TENNIS

Binaghi: le Atp di Torino come il Super Bowl

PAOLO BRUSORIO — PAGINA 37

1,90 € ■ ANNO 159 ■ N. 297 ■ IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE ■ DL 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB-TO ■ WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MARTEDÌ 28 OTTOBRE 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

LA VISITA IN ITALIA E IN VATICANO DEL PRIMO MINISTRO UNGHERESE: TRUMP SBAGLIA SU PUTIN, GLI DIRÒ DI TOGLIERE LE SANZIONI

Orban, schiaffo all'Europa: non conta nulla

L'ANALISI

Il gioco di specchi tra Giorgia e Viktor

NATHALIE TOCCI

In apparenza, il vertice a Roma tra la presidente del Consiglio italiana Meloni e il primo ministro ungherese Orbán si è concentrato sulla politica estera, in particolare sulla guerra in Ucraina. — PAGINA 7

LA GEOPOLITICA

Il Donald dei 3 mondi e Bruxelles periferia

STEFANO STEFANINI

Dopo le ovazioni in Medio Oriente, il Presidente americano riscuote i plausi asiatici mentre minaccia nemici e premia amici nelle Americhe. L'Europa resta periferica. — PAGINA 27

FRANCESCO MALFETANO

A Palazzo Chigi il tempo non si misura in minuti, ma in silenzi. Un'ora. Un'ora di solitudine tra Giorgia Meloni e Viktor Orbán. Senza consigli, senza dichiarazioni congiunte. Solo loro due, per una partita che va ben oltre la visita del leader ungherese in Italia, legata all'incontro con Papa Leone XIV. Ufficialmente, la nota del governo parla di flussi migratori, Medio Oriente e cooperazione industriale. — PAGINE 6 E 7

INTERVISTA A PIZZABALLA

"Con i leader di oggi Gaza non ha futuro"

GIACOMO GALEAZZI

«Gaza volta pagina ma serve un salto generazionale e decidere sul suo futuro non spetta alle leadership che hanno reso la Striscia un cumulo di macerie», afferma il cardinale Pizzaballa. — PAGINA 10

TENSIONI NELLA MAGGIORANZA SULLA MANOVRA, OGGI IL CDM. ROTTAMAZIONE E CREDITO, IL MURO DI GIORGETTI CON SALVINI

Tassa sulle banche, diktat di Meloni

La premier: 5 miliardi di prelievo su 44 di utili, possono essere soddisfatte. Mattarella: sanità in difficoltà

IL COMMENTO

Quelle imposte contro il mercato

PIETRO REICHLIN

Il dibattito sulla tassazione degli extra profitti delle banche rivela qualcosa di non detto nel rapporto tra governo e settore creditizio. Secondo il nostro Presidente del Consiglio e alcuni partiti di governo, le banche dovrebbero dare il maggiore "contributo" a sostegno della manovra per un principio di equità, o a parziale risarcimento per benefici ottenuti "senza merito" negli ultimi anni. Meloni cita la discesa degli spread e le garanzie sui crediti del superbonus del governo Conte. — PAGINA 27

LA POLITICA

La quarta vita di Conte con il pallino di Chigi

ALESSANDRO DE ANGELIS — PAGINA 16

Referendum Giustizia il bivio di Schlein

FRANCESCA SCHIANCHI — PAGINA 17

VIA TUDOR, SPALLETTI IN POLE PER LA SOSTITUZIONE. DOMANI IN PANCHINA CI SARÀ BRAMBILLA

Il valzer della Juve

NICOLA BALICE



Ma prima serve una svolta mentale

MARCO TARDELLI — PAGINA 32

IL VOTO IN ARGENTINA

L'incantesimo dell'ultra Milei e i desaparecidos del lavoro

VIOLA ARDONE



Sono stata a Buenos Aires per un ciclo di incontri letterari, ero curiosa della città, una delle più vivaci intellettualmente che abbia mai visitato. Una città orgogliosa della sua storia e delle sue tradizioni eppure dilaniata da una crisi economica infestante. GUANELLA — PAGINE 14 E 15

IL CASO ANTISEMITISMO

"Fiano sionista" Bufera a Ca' Foscari

BERLINGHIERI, DI MATTEO

Doveva essere un dibattito sulle prospettive di pace nel conflitto in Medio Oriente, questo il tema dell'incontro organizzato dall'associazione Futura e dalla Fondazione Venezia per la pace in programma ieri in un'aula dell'Università Ca' Foscari di Venezia. Ospite Emanuele Fiano, ex parlamentare del Pd, interrotto al grido di "fuori i sionisti dalle università" da una quarantina di attivisti della galassia Pro Pal. — PAGINA 18

STUDENTE IN MANETTE A TORINO

Se il clima d'odio contagia la scuola

FABRIZIA GIULIANI

La guerra, le battaglie che la scandiscono, non sono solo fatti, lontani o molto vicini: la guerra è una cultura. COMAI — PAGINE 18 E 27

www.frattini.it

F

Frattini

RUBINETTI DAL 1958

Buongiorno

E così, quando non sappiamo come arrivare a sera, ci facciamo due risate sul Pd. Anche quattro, se parliamo del Pd e delle sue correnti. Quanti segretari sono arrivati, prima di Elly Schlein che, come Elly Schlein, volevano abolire le correnti? Poi non solo non le hanno abolite ma ne hanno causate un altro paio a testa, sicché i giornali devono aggiornare le tabelle, con le faccine e le frecce, che noi compulsiamo scuotendo la testa. È successo anche in questi giorni, dopo il raduno milanese dei riformisti del Pd. Dunque abbiamo scoperto, o riscoperto, i Giovani Turchi di Matteo Orfini, l'Area Dem di Dario Franceschini ma anche Compagno è il mondo di Roberto Speranza, Crescere di Graziano Delrio, Energia popolare di Stefano Bonaccini, Dem's di Peppe Provenzano (poi c'è sempre Gianni Cu-

In bella copia

MATTIA FELTRI

perlo, tutto solo là in cima alla tabella, una corrente di sé stesso, e infatti è il più ironico e il più saggio). Insomma, è sempre tutto molto facile. Anche io qui, a inizio anno, avevo fornito l'aggiornamento correntizio ma per dirmi caro il Pd e la contendibilità della sua leadership, secondo aperti e contrastanti punti di vista. La sto mettendo in bella copia, lo so. Ma si chiama democrazia. L'altra notizia di ieri che non ha acceso la curiosità di alcuno — è stata infatti la conferma di Giuseppe Conte alla presidenza dei Cinque stelle. Ha preso l'89,3 per cento dei voti. Il restante 10,7 non l'ha preso nessuno perché Conte non aveva sfidanti. Abbiamo un'idea forte — ha detto il ri-presidente — l'ha data la base. Non tocca nemmeno metterla in brutta copia per chiamarla piccola fascisteria contemporanea.

www.frattini.it

F

Frattini

RUBINETTI DAL 1958



**SVEGLIA EUROPA
VALLEVERDE**

Enel lancia Lene per offrire i contratti luce e gas tramite web

Zoppo a pagina 9

Stellantis ferma Cassino mentre Ferrari si fa il token con Conio

servizi alle pagine 7 e 8



Double R stacca cedola da 60 mln agli azionisti

Ruffini e Arnault

Si tratta della holding a cui fa capo il 17,5% delle quote di Moncler

Giacobino in *MF Fashion*

Anno XXXVII n. 211

Martedì 28 Ottobre 2025

€2,00 *Classeditori*

**VALLEVERDE**

FTSE MIB +1,00% 42.912
DOW JONES +0,47% 47.430**
NASDAQ +1,68% 23.596**
DAX +0,28% 24.309
SPREAD 77 (-1)
€/S 1,164

SALTA LA NORMA SUI DIVIDENDI, VERSO NUOVE IMPOSTE

Assicurazioni nel mirino

Governo pronto a modificare la manovra fiscale sulle partecipazioni spostando il prelievo sulle compagnie. Aggravi in vista per le polizze vita e per il ramo auto

L'ACCORDO USA-CINA SOSTIENE LE BORSE E MANDA L'ORO SOTTO 4.000 DOLLARI

Capponi e Messina alle pagine 3 e 4



FONDAZIONE RECORDATI

***Al via la seconda
edizione del corso
di alta formazione
ideato da Bianchedi***

Valente a pagina 14

CONFERMATO MF

Del Fante: Poste Italiane non entra nel cda Tim

Fusi a pagina 13

MAXI-ACQUISIZIONE

**Bending Spoons
vicina alla firma
per comprare
America Online**

Mapelli a pagina 11



What's next?

Forward, together.

Trasformiamo insieme la complessità in vantaggio competitivo con i **CRIF Metadati**.

Da oltre 35 anni CRIF affianca i player finanziari nell'innovazione e nella crescita sostenibile.

grazie al Chief Metadata, che combinano informazioni, advanced analytics, Gen AI e piattaforme digitali, CRIF consente di far evolvere la gestione dei rischi, ottimizzare i processi decisionali e cogliere tempestivamente tutte le opportunità di sviluppo della relazione con imprese e famiglie.

Oltre 11.000 banche, società finanziarie e compagnie assicurative utilizzano i servizi e le soluzioni RIF in 4 continenti.

più che dati. CRIF Metadati.

più che dati. CRIF Me



Informatore Navale

Primo Piano

RISPOSTE TURISMO: nel 2026 oltre 15,4 milioni di crocieristi movimentati nei porti italiani (+2,6% sul 2025)

Nuovo record storico anche per il numero di accosti - 5.680 (+2,7% sul 2025) - previsti in 60 porti crocieristici del Paese Dalla nuova edizione di Italian Cruise Watch presentata da Francesco di Cesare - Presidente Risposte Turismo a Catania in apertura della dodicesima edizione di Italian Cruise Day: Civitavecchia sempre più leader in Italia con oltre 3,7 milioni di crocieristi movimentati (+4,8% sul 2025) e 900 accosti (+1,1%) Record storico di traffico crocieristico previsto per i porti di Civitavecchia, Genova, Palermo, Messina, Cagliari, Ravenna, Salerno e Catania Oltre 1 miliardo di euro di investimenti nei porti crocieristici dello stivale pianificati nel triennio 2026-2028 Nuovi record storici per i porti crocieristici italiani nel 2026 grazie a 15,4 milioni di crocieristi movimentati (+2,6% sui valori attesi nel 2025) e 5.680 accosti (+2,7% sul 2025). E ancora, oltre 1 miliardo di euro di investimenti nei porti crocieristici dello stivale pianificati nel triennio 2026-2028. Si è aperta con queste previsioni la dodicesima edizione di Italian Cruise Day, il forum itinerante per l'industria crocieristica italiana ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno in partnership con l'Autorità di Sistema del Mar di Sicilia Orientale, in corso di svolgimento presso la Vecchia Dogana di Catania. I risultati attesi per il 2026, contenuti nella nuova edizione dell'Italian Cruise Watch di Risposte Turismo, sono frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di oltre 50 porti, rappresentativi del 91% sia del traffico crocieristico nazionale sia delle toccate nave e, secondo la consolidata metodologia utilizzata dai ricercatori di Risposte Turismo, tiene conto di numerosi fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo, tra i quali i possibili cambi di itinerari delle navi durante la stagione e l'occupazione media attesa delle navi. Civitavecchia sempre più leader, record storico anche per Genova, Palermo, Messina, Cagliari, Ravenna, Salerno e Catania Nel dettaglio, Civitavecchia si confermerà ancora una volta primo porto crocieristico del Paese e tra i principali a livello mondiale, raggiungendo i 3,7 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti, + 4,8% sul 2025) grazie a 900 accosti (+1,1% sul 2025). Alle sue spalle, confermate le posizioni del 2025, con Napoli al secondo posto (circa 1,9 milioni di passeggeri movimentati, -5,9% e poco più di 500 accosti, -9,8% sul 2025) e Genova al terzo (circa 1,7 milioni di passeggeri movimentati, in linea con il 2025 e 320 accosti, -3,0%). Da segnalare come, secondo i ricercatori di Risposte Turismo, oltre a Civitavecchia, nel 2026 registreranno il record storico di traffico crocieristico anche Genova, Palermo (oltre un 1 milione di passeggeri movimentati, +5,7% sui risultati attesi nel 2025 e 280 cruise call, -1,1%), Messina (oltre 805mila passeggeri movimentati, +5,7% e 298 accosti, +17,8%), Cagliari, (oltre 600mila passeggeri movimentati, +27,3%, e 187 toccate nave, +12,7%), Ravenna (con 390mila passeggeri movimentati, +57,9%, e circa un centinaio



Nuovo record storico anche per il numero di accosti - 5.680 (+2,7% sul 2025) - previsti in 60 porti crocieristici del Paese Dalla nuova edizione di Italian Cruise Watch presentata da Francesco di Cesare - Presidente Risposte Turismo a Catania in apertura della dodicesima edizione di Italian Cruise Day: Civitavecchia sempre più leader in Italia con oltre 3,7 milioni di crocieristi movimentati (+4,8% sul 2025) e 900 accosti (+1,1%) Record storico di traffico crocieristico previsto per i porti di Civitavecchia, Genova, Palermo, Messina, Cagliari, Ravenna, Salerno e Catania Oltre 1 miliardo di euro di investimenti nei porti crocieristici dello stivale pianificati nel triennio 2026-2028 Nuovi record storici per i porti crocieristici italiani nel 2026 grazie a 15,4 milioni di crocieristi movimentati (+2,6% sui valori attesi nel 2025) e 5.680 accosti (+2,7% sul 2025). E ancora, oltre 1 miliardo di euro di investimenti nei porti crocieristici dello stivale pianificati nel triennio 2026-2028. Si è aperta con queste previsioni la dodicesima edizione di Italian Cruise Day, il forum itinerante per l'industria crocieristica italiana ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno in partnership con l'Autorità di Sistema del Mar di Sicilia Orientale, in corso di svolgimento presso la Vecchia Dogana di Catania. I risultati attesi per il 2026, contenuti nella nuova edizione dell'Italian Cruise Watch di Risposte Turismo, sono frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di oltre 50 porti, rappresentativi del 91% sia del traffico crocieristico nazionale sia delle toccate nave e, secondo la consolidata metodologia utilizzata dai ricercatori di Risposte Turismo, tiene conto di numerosi fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo, tra i quali i possibili cambi di itinerari delle navi durante la stagione e l'occupazione media attesa delle navi. Civitavecchia sempre più leader, record storico anche per Genova, Palermo, Messina, Cagliari, Ravenna, Salerno e Catania Nel dettaglio, Civitavecchia si confermerà ancora una volta primo porto crocieristico

Informatore Navale

Primo Piano

di accosti, +15,4%), Salerno (con oltre 370mila passeggeri, +183,7%, e poco più di 170 accosti, +88%) e, infine, Catania (dove si sfioreranno i 300mila passeggeri movimentati, +48,9%, grazie a poco più di 130 accosti, +37,5%). «Ci troviamo a commentare ancora una volta dei dati in crescita per quanto riguarda il traffico crocieristico nei porti e nelle destinazioni del nostro Paese» afferma Francesco di Cesare - Presidente di Risposte Turismo. «Dati che - prosegue di Cesare - certificano ancora una volta lo stato di salute del comparto e che possono continuare a tradursi in positive ricadute economiche, occupazionali e non solo, per i territori e le comunità coinvolti. Come sempre, però, sottolineo che tali dati devono essere letti più come una sfida che come un risultato. Perché il comparto continui a crescere, è necessario lavorare tutti assieme attraverso una pianificazione attenta e rispettosa di tutte le istanze e le sensibilità interessate, per essere pronti ad affrontare possibili cambiamenti di scenario». «Il settore delle crociere vive una fase di forte ripresa, con prospettive di crescita rilevanti in Sicilia e in Italia - ha detto il presidente Adsp Sicilia orientale Francesco Di Sarcina - la nostra Autorità ha creato un network integrato dei porti di competenza con Catania come hub strategico, Siracusa come scalo culturale e Pozzallo come porto dinamico. Un territorio di 8.700 km², che conta 9 città d'arte, 4 siti UNESCO, 14 siti archeologici, 4 spiagge Bandiera Blu, 75.000 aziende agricole, 200 aziende vinicole e olearie, 5 vini DOC e 7 vitigni autoctoni: un patrimonio unico di cultura, natura e gastronomia. I passeggeri sono passati da 137.000 nel 2022 a una previsione di 300.000 nel 2026 e 330.000 nel 2027, fino a 500.000 considerando l'intero sistema portuale. Gli investimenti ammontano a 140 milioni di euro già spesi a Catania, 70 milioni per nuove banchine e stazione marittima, 27 milioni per Pozzallo e 28 milioni per Siracusa. Inoltre, il nuovo Piano Regolatore Portuale di Catania, atteso da 47 anni, prevede 4 banchine per navi di nuova generazione, una stazione di 5.000 mq e ulteriori 160 milioni di investimenti. A opere completate, la Sicilia orientale disporrà di 8 banchine, 3 stazioni marittime e 2.500 metri di sviluppo complessivo, raggiungendo una potenzialità superiore a 1,5 milioni di passeggeri l'anno». Tra le variazioni più significative attese, si segnalano i porti di Salerno, dove la crescita prevista a tre cifre permetterà al porto di movimentare oltre 370mila passeggeri (+183,7% su 2025) e oltre 170 accosti (+88%), Ravenna, dove sono previsti 390mila movimenti passeggeri (+57,9%) e circa un centinaio di toccate nave (+15,4%) oltre alla già citata Catania. A livello regionale, la performance attesa nel porto di Civitavecchia consoliderà il primo posto del Lazio nella classifica delle regioni crocieristiche italiane (oltre 3,7 milioni di crocieristi movimentati, +4,9% e 950 accosti, +2,9%) davanti alla Liguria (circa 3,4 milioni di crocieristi movimentati, -0,3% e 820 accosti, -0,5%) e alla Campania (poco oltre i 2,3 milioni di crocieristi movimentati, +5,8% e 910 accosti, +5,3%). Le regioni che raggiungeranno il proprio record storico per movimentazione passeggeri nel 2026 sono Lazio, Campania, Sicilia, Sardegna, Emilia-Romagna e Calabria. Cresce il numero di terminal crocieristici Per quanto riguarda l'analisi della portualità crocieristica, il report di Risposte Turismo rileva un trend di crescita del numero di terminal crocieristici che dura da oltre 10 anni. Dalla mappatura

Informatore Navale

Primo Piano

effettuata, infatti, risulta che nell'ultimo decennio (tra il 2015 e il 2025) sono stati inaugurati 13 nuovi terminal crociere: dai 40 presenti nel 2015 si è passati a 53 quest'anno. Nel dettaglio, per quanto riguarda il triennio 2023-2025 sono già stati inaugurati 3 nuovi terminal (Barletta, Venezia-Fusina e Terminal 18 di Civitavecchia), a cui si aggiunge un'ulteriore apertura prevista entro la fine dell'anno (terminal Bramante di Civitavecchia), per un investimento complessivo di 15 milioni di euro. Con uno sguardo al triennio che si sta per aprire, entro il 2028 è previsto l'avvio dell'operatività di ulteriori 8 cruise terminal: Ravenna, Bari, Palermo, Messina, Ancona, La Spezia, Venezia e Catania, per un totale di circa 190 milioni di euro di investimento complessivi. Con l'entrata in funzione di tali strutture, saranno 61 i terminal crocieristici attivi sul territorio nazionale entro il 2028. Le caratteristiche delle banchine Secondo l'Italian Cruise Watch di Risposte Turismo, i porti che attualmente hanno a disposizione il maggior numero di banchine "esclusivamente" dedicate al traffico crocieristico sono Venezia, Civitavecchia e Livorno (rispettivamente 7,6 e 5). Se si guarda, invece, alle dimensioni, i ricercatori di Risposte Turismo prevedono che nel 2026 si supereranno i 35 km di banchine dedicate alla crocieristica in Italia. Una tendenza all'investimento nell'ampliamento delle infrastrutture dedicate all'approdo motivata dalla necessità di dover accogliere navi dalle dimensioni sempre più importanti. Con un occhio ai singoli scali, si nota allo stesso modo un netto aumento dei porti capaci di ospitare navi di lunghezza superiore a 350 metri in confronto a 10 dieci anni fa (oggi, circa il 40% del totale, rispetto al 28% del 2015). Salgono a 64 le diverse compagnie di crociera accolte in Italia. Tra le 64 compagnie operative nei porti crocieristici italiani quest'anno, Ponant e Sea Cloud saranno quelle che avranno scalato in più porti (30 porti scalati, +5% sul 2023), seguite da CroisiEurope e Emerald Cruises (entrambe con 23 scali toccati). In merito agli itinerari e agli scali scelti dalle compagnie crocieristiche, secondo l'analisi di Risposte Turismo a fine 2025 il porto leader per varietà di portafoglio clienti sarà Civitavecchia, dove scaleranno il 65% di quelle delle operative in Italia. Oltre ad esso, sono solo altri quattro i porti che ne accolgono almeno la metà - segnatamente Livorno (61%), Palermo (60%), Napoli (56%) e Cagliari (53%) - a evidenziare nuovi spazi di mercato possibile per gli altri porti nazionali. L'intermediazione turistica italiana e la crocieristica L'edizione 2025 dell'Italian Cruise Watch contiene anche un'indagine inedita realizzata da Risposte Turismo con focus specifico sull'intermediazione turistica in Italia e il suo rapporto con la crocieristica. Condotta su un campione di oltre 200 agenzie di viaggio da tutta Italia che vendono il prodotto crociera (40% indipendenti e 60% affiliate a network), l'indagine mostra come la crocieristica pesi sempre di più sul loro giro d'affari: le agenzie per cui vale oltre il 20% del fatturato sono salite dal 27% del 2015 al 40% nel 2025. Con riferimento ai principali fattori che influenzano la scelta del prodotto crociera, i clienti alla prima esperienza privilegiano, soprattutto, la proposta di destinazioni in itinerario (49%) e gli sconti e promozioni (46%), mentre per i cosiddetti repeater prevalgono la soddisfazione per le crociere passate (59%), la novità delle destinazioni proposte (56%) e l'interesse a soggiornare su una nave diversa con una differente offerta

Informatore Navale

Primo Piano

di esperienze a bordo (40%). Dal punto di vista dell'acquisto del prodotto, invece, rimane ancora forte il trend delle prenotazioni in anticipo, con la metà di esse effettuate almeno 6 mesi prima dell'inizio della vacanza in crociera (di cui il 37% tra 1 anno e 6 mesi prima e il rimanente oltre 1 anno). L'automobile risulta il mezzo di trasporto più utilizzato per raggiungere il porto di imbarco, con quote che variano dal 54% per i clienti delle agenzie del sud Italia e isole, fino al 71% per quelli delle agenzie del centro. Tra le alternative, cresce l'utilizzo del treno con picchi fino al 19% per i clienti delle agenzie del nord-ovest. Le agenzie di viaggio continuano a essere un canale di prenotazione preferito da una clientela più matura (solo il 17,7% di chi ha acquistato una crociera tramite agenzia ha meno di 30 anni), anche se nel Sud e nelle Isole cresce il peso dei giovani e dei nuovi crocieristi (rispettivamente 37% e 24,3%). Infine, dallo studio emerge che tra i prodotti più venduti spiccano i pacchetti fly&cruise (26,6% del totale), in aumento per oltre un terzo delle agenzie (34% del totale). Limitata, invece, l'estensione del viaggio con soggiorni pre o post crociera prenotati tramite agenzia. Oltre 200 operatori all'apertura del forum La dodicesima edizione di Italian Cruise Day, organizzata in partnership con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale, si è aperta questa mattina presso la Vecchia Dogana di Catania con i saluti istituzionali di Francesco Di Sarcina - Presidente, AdSP Mare di Sicilia Orientale, Luca Sammartino - Vicepresidente e Assessore all'Agricoltura, allo Sviluppo Rurale e alla Pesca Mediterranea Regione Siciliana, Enrico Trantino - Sindaco, Comune di Catania, **Rodolfo Giampieri** - Presidente, **Assoporti** e Sergio Liardo - Amm. e Comandante Generale, Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Italian Cruise Day 2026 sarà a Livorno Nel corso della mattinata è stata già comunicata la sede della prossima edizione di Italian Cruise Day: il forum nel 2026 farà tappa nuovamente a Livorno, città dalla storica vocazione crocieristica che, nel 2013, aveva ospitato la terza edizione dell'appuntamento ideato e organizzato da Risposte Turismo A darne l'annuncio, Francesco di Cesare - Presidente Risposte Turismo, Davide Gariglio - Commissario Straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Matteo Savelli - Presidente Porto di Livorno 2000. Fincantieri e Bassani Group sono main sponsor dell'edizione 2025 di Italian Cruise Day. Sono, inoltre, sponsor **Assoporti**, Catania Cruise Terminal (Global Ports Holding), Edison e Wärtsilä. L'evento è realizzato con il supporto di Assiterminal, MedCruise e CLIA - Cruise Lines International Association. Il forum è, inoltre, patrocinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le voci delle istituzioni e del mondo associativo Edoardo Rixi - Viceministro, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti «Con oltre 335 milioni di euro di interventi dedicati, di cui più di 312 milioni finanziati direttamente dal MIT, il nostro impegno per la crocieristica italiana è concreto e strategico. Parliamo di venti opere che potenziano la capacità di accosto, migliorano la qualità dei terminal passeggeri e promuovono la sostenibilità ambientale nei porti del nostro Paese. Il comparto crocieristico è una leva fondamentale per l'economia del mare e per lo sviluppo turistico nazionale: per questo stiamo concentrando risorse e programmazione soprattutto nei principali scali del sistema tirrenico e adriatico, in coerenza con gli obiettivi della

Informatore Navale

Primo Piano

Blue Economy e con la visione di un'Italia sempre più competitiva nel Mediterraneo». **Rodolfo Giampieri** - Presidente, **Assoporti** «Il traffico crociere per l'Italia è motivo di orgoglio. Un segmento in forte crescita che conferma che la nostra nazione è una destinazione molto ricercata. Ringrazio Risposte Turismo che organizza questi eventi che consentono a tutti gli stakeholder di incontrarsi e confrontarsi su come meglio gestire le crociere nei vari scali». Tomaso Cognolato - Presidente, Assiterminal «Assiterminal partecipa per la prima volta al Cruise Day come supporter, rafforzando il suo rapporto con Risposte Turismo. Il comparto crociere nel mondo della blue economy rappresenta un pilastro fondamentale su più fronti. Il settore resta fondamentale per la crescita del Paese e la valorizzazione del suo sistema portuale per il quale è sempre più necessario trovare adeguate risorse in termini economici ma soprattutto in termini di governance normativa e regolamentare anche per agevolare lo sviluppo del comparto intervenendo sia a livello strutturale, banchine ed ormeggi, sia a livello di rifornimenti, onshore power e carburanti alternativi». Laura Cimaglia - VicePresidente, MedCruise «MedCruise è lieta di sostenere l'Italian Cruise Day Forum di Catania, che rappresenta un'occasione unica di dialogo e collaborazione nel settore crocieristico. Eventi come questo consentono agli stakeholder del settore, alle autorità portuali e ai leader dell'industria di incontrarsi per scambiare idee, condividere best practice ed esplorare approcci innovativi per una crescita sostenibile. Riteniamo importante poter contribuire al dialogo, sottolineando il ruolo strategico dei porti del Mediterraneo, con l'obiettivo di rafforzare i legami all'interno del settore per promuovere un'industria crocieristica più resiliente, lungimirante e sostenibile» ha dichiarato Laura Cimaglia - Vicepresidente MedCruise. Nikos Mertzani - Executive Director, CLIA Europe «L'Italia si conferma al centro della crocieristica europea, primo mercato di destinazione e terzo mercato di provenienza, anche grazie alla vitalità di nuove e promettenti destinazioni emergenti, come emerso dallo studio di Risposte Turismo. Il mercato sta evolvendo rapidamente, trainato dall'interesse delle nuove generazioni e dall'ingresso di numerosi primi crocieristi, con un'offerta sempre più dinamica che vede la flotta distribuita in modo equilibrato tra navi piccole, medie e grandi. In questo scenario, esiste una crociera per ogni gusto, perciò ogni porto riveste un ruolo essenziale, perché il settore opera come un vero ecosistema».

Trieste, un laboratorio di sviluppo tra porto, industria e innovazione

Nel cuore del Friuli Venezia Giulia, l'area industriale retroportuale di **Trieste** è oggi un punto di riferimento per le imprese che guardano al futuro con una prospettiva sostenibile. Uno spazio, quello gestito da Coselag, che copre circa 810 ettari di cui una parte significativa è compresa nel sito di interesse nazionale di **Trieste**. "Oggi contiamo circa 900 imprese insediate e oltre 10.000 addetti", racconta la vicepresidente del consorzio di sviluppo economico locale dell'area giuliana (Coselag), Sandra Primiceri. "Le nostre radici affondano nella storia dell'Ezitt, l'Ente Zona Industriale di **Trieste**, istituito dopo la seconda guerra mondiale per creare un retroporto a servizio dello scalo marittimo. Quella funzione di cerniera tra porto e industria resta tuttora il nostro punto di forza. La rete ferroviaria, le connessioni viarie e la presenza del canale navigabile consentono alle aziende di operare in stretta sinergia con il porto e con i mercati internazionali". Mercati che continuano a produrre innovazione, ma che sono ancora in preda a forti instabilità internazionali. "Chiaramente subiamo le dinamiche internazionali come tutti, e abbiamo visto anche gli effetti che può produrre la chiusura, ancorché parziale, del Canale di Suez. Tutto l'Adriatico ha subito delle contrazioni di volumi, e ci muoviamo tutti in un contesto particolarmente delicato. Lo stesso discorso vale per il tema del trasporto intermodale, perché se **Trieste** è riuscito a crescere come scalo, grazie agli interventi della gestione di Zeno D'Agostino e Mario Sommariva, è però un gateway molto sensibile delle dinamiche di sviluppo di catene logistiche estremamente lunghe. Anche per questi motivi, è necessario che la zona industriale del retroporto sia sviluppata legata allo scalo ma anche in un'ottica propria. Coselag nasce con l'obiettivo di promuovere e agevolare la nascita e lo sviluppo di attività produttive nell'area giuliana. Siamo un ente pubblico economico vigilato dalla Regione Friuli Venezia Giulia, costituito dall'AdSP del Mar Adriatico Orientale e dai Comuni di **Trieste**, Muggia e San Dorligo della Valle, e operiamo per offrire alle imprese un contesto infrastrutturato, efficiente e competitivo. La nostra attività spazia dalla pianificazione territoriale alla gestione delle aree industriali, fino al supporto alle aziende che desiderano insediarsi o ampliare la propria presenza". Nella zona industriale gestita dal consorzio trovano spazio realtà differenti, sia per tipologia sia per grandezza. "Il comparto metalmeccanico è sicuramente il più consistente, ma convivono realtà molto diverse: dalla produzione alimentare di marchi come Illy Caffè e Barilla, alla manifattura tecnologica e alla logistica avanzata. Negli ultimi anni abbiamo assistito a nuovi insediamenti significativi. British American Tobacco ha scelto quest'area per la sua fabbrica di prodotti senza combustione, mentre Innoway - società del gruppo Msc - ha rilanciato l'ex stabilimento Wärsilä, oggi dedicato alla costruzione di carri ferroviari di

Ship Mag

Trieste, un laboratorio di sviluppo tra porto, industria e innovazione

10/27/2025 16:34

GIULIA VENEZIA

Nel cuore del Friuli Venezia Giulia, l'area industriale retroportuale di Trieste è oggi un punto di riferimento per le imprese che guardano al futuro con una prospettiva sostenibile. Uno spazio, quello gestito da Coselag, che copre circa 810 ettari di cui una parte significativa è compresa nel sito di interesse nazionale di Trieste. "Oggi contiamo circa 900 imprese insediate e oltre 10.000 addetti", racconta la vicepresidente del consorzio di sviluppo economico locale dell'area giuliana (Coselag), Sandra Primiceri. "Le nostre radici affondano nella storia dell'Ezitt, l'Ente Zona Industriale di Trieste, istituito dopo la seconda guerra mondiale per creare un retroporto a servizio dello scalo marittimo. Quella funzione di cerniera tra porto e industria resta tuttora il nostro punto di forza. La rete ferroviaria, le connessioni viarie e la presenza del canale navigabile consentono alle aziende di operare in stretta sinergia con il porto e con i mercati internazionali". Mercati che continuano a produrre innovazione, ma che sono ancora in preda a forti instabilità internazionali. "Chiaramente subiamo le dinamiche internazionali come tutti, e abbiamo visto anche gli effetti che può produrre la chiusura, ancorché parziale, del Canale di Suez. Tutto l'Adriatico ha subito delle contrazioni di volumi, e ci muoviamo tutti in un contesto particolarmente delicato. Lo stesso discorso vale per il tema del trasporto intermodale, perché se Trieste è riuscito a crescere come scalo, grazie agli interventi della gestione di Zeno D'Agostino e Mario Sommariva, è però un gateway molto sensibile delle dinamiche di sviluppo di catene logistiche estremamente lunghe. Anche per questi motivi, è necessario che la zona industriale del retroporto sia sviluppata legata allo scalo ma anche in un'ottica propria. Coselag nasce con l'obiettivo di promuovere e agevolare la nascita e lo sviluppo di attività produttive nell'area giuliana. Siamo un ente pubblico economico vigilato dalla Regione Friuli Venezia Giulia, costituito dall'AdSP del Mar Adriatico Orientale e dai Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle, e operiamo per offrire alle imprese un contesto infrastrutturato, efficiente e competitivo. La nostra attività spazia dalla pianificazione territoriale alla gestione delle aree industriali, fino al supporto alle aziende che desiderano insediarsi o ampliare la propria presenza". Nella zona industriale gestita dal consorzio trovano spazio realtà differenti, sia per tipologia sia per grandezza. "Il comparto metalmeccanico è sicuramente il più consistente, ma convivono realtà molto diverse: dalla produzione alimentare di marchi come Illy Caffè e Barilla, alla manifattura tecnologica e alla logistica avanzata. Negli ultimi anni abbiamo assistito a nuovi insediamenti significativi. British American Tobacco ha scelto quest'area per la sua fabbrica di prodotti senza combustione, mentre Innoway - società del gruppo Msc - ha rilanciato l'ex stabilimento Wärsilä, oggi dedicato alla costruzione di carri ferroviari di

Ship Mag

Trieste

ultima generazione. Un'importante azienda del settore microelettronico sta sviluppando un polo di produzione di microchip. È un territorio vivace, un mosaico di imprese di diversa dimensione ma accomunate da un alto valore tecnologico e da una visione innovativa". La geografia è sempre importante, anche quando si parla di logistica e industria. E l'area di Coselag ne è un esempio calzante, visto che rappresenta un'estensione naturale dello scalo giuliano. "Gestiamo due zone franche industriali e stiamo lavorando insieme all'Adsp di **Trieste** per potenziare ulteriormente la rete ferroviaria interna, che è stata in parte dismessa negli anni, ma oggi torna a essere centrale. L'obiettivo è uno switch modale concreto: trasferire quanto più traffico possibile dalla gomma al ferro, lasciando ai camion solo l'ultimo miglio. Per questo collaboriamo con la Regione Friuli Venezia Giulia e con Rfi per la riattivazione e la manutenzione delle linee, anche se la rete ferroviaria per il cargo deve essere supportata inevitabilmente dal settore pubblico, per rendere appetibile il mercato. Dopo la chiusura della raffineria Aquila, della Ferriera e di alcuni stabilimenti storici, abbiamo avviato un programma di recupero e reindustrializzazione di vaste superfici, che stiamo rimettendo sul mercato. Lo facciamo con una pianificazione precisa, valutando quali tipologie di attività possono insediarsi e dove. Non vogliamo uno sviluppo casuale, ma un equilibrio tra logistica, produzione e servizi. In questo modo garantiamo sostenibilità, sicurezza e valore nel tempo". Per rendere attrattiva l'area, oltre che per la sua connessione con il porto e con una sviluppata rete intermodale, l'amministrazione regionale mette sul piatto diversi pacchetti di incentivi. "Le piccole e medie imprese possono accedere a contributi in conto capitale fino al 30% dell'investimento, e in caso di rilocalizzazione produttiva o ampliamento sono previste misure dedicate. Il nostro ruolo è anche quello di accompagnare le aziende nella progettazione, nella ricerca di fondi europei e nella semplificazione amministrativa. L'obiettivo è rendere l'insediamento il più rapido e sostenibile possibile". Leonardo Parigi.

Deposito Gnl a Bergeggi, la giunta dà l'indirizzo per un ricorso al Tar contro il decreto del Ministero

Con una successiva determina affiderà l'incarico a due legali. L'amministrazione non ci sta spiegando che "l'esclusione dalla procedura di VIA del progetto in questione determini l'inadeguata valutazione delle matrici di sicurezza sanitaria e ambientale". Un ricorso al Tar per l'annullamento del decreto emanato lo scorso 5 settembre dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali, A dare l'indirizzo per la presentazione è la giunta comunale di Bergeggi che con una prossima determinazione affiderà l'incarico agli avvocati Mattia Crucioli e Alessia Tiragallo. Al centro sempre il progetto per la costruzione e l'esercizio di un nuovo impianto di deposito Gnl e Bio Gnl della capacità di 19.800 mc nel comune bergegino, nell'area portuale di **Vado** Ligure. Il Mase infatti si era espresso a conclusione della fase di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale specificando che "il progetto non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA". L'opera quindi verrà realizzata e l'azienda proponente Gnl Med dovrà comunicare al Mase e agli enti/amministrazioni coinvolti la data di inizio dei lavori che dovrebbero durare circa 13 mesi. Il Comune di Bergeggi però non ci sta e "ritenuto che l'esclusione dalla procedura di VIA del progetto in questione determini l'inadeguata valutazione delle matrici di sicurezza sanitaria e ambientale connesse alla realizzazione del nuovo deposito di GNL e BIO GNL sul territorio comunale e rilevato che dalla mancata impugnazione del Decreto Direttoriale del 05/09/2025 potrebbe discendere una compromissione della difesa della comunità e del territorio che il Comune rappresenta, così come spiegato nella relazione registrata al protocollo", ha deciso di impugnare il decreto del Ministero nell'interesse e a tutela della cittadinanza optando per un ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale. Nel corso della fase istruttoria diversi erano stati i pareri contrari, oltre al Comune di Bergeggi anche quello di **Vado**, l'associazione e gruppo di opposizione "Vivere **Vado**", il WWF Italia e i cittadini. L'assenso era invece arrivato dalla Provincia di Savona, dalla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio delle province di Imperia e Savona e dalla Regione/Arpal che aveva ritenuto che il progetto "non determini potenziali impatti ambientali significativi e negativi e si esprime parere positivo di screening di incidenza con le seguenti condizioni ambientali". L'Autorità di Sistema Portuale aveva inoltre deliberato, dopo il parere favorevole della Commissione Consultiva di Savona, il rilascio di una concessione demaniale marittima alla società GNL Med. Gnl Med aveva comunque presentato le proprie integrazioni. "Considerato infine che l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, 'per corroborare la scelta minimalista effettuata' (Cons. St. 5379/2020); dette prescrizioni non rappresentano 'un rinvio a livello di progettazione



Con una successiva determina affiderà l'incarico a due legali. L'amministrazione non ci sta spiegando che "l'esclusione dalla procedura di VIA del progetto in questione determini l'inadeguata valutazione delle matrici di sicurezza sanitaria e ambientale". Un ricorso al Tar per l'annullamento del decreto emanato lo scorso 5 settembre dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali. A dare l'indirizzo per la presentazione è la giunta comunale di Bergeggi che con una prossima determinazione affiderà l'incarico agli avvocati Mattia Crucioli e Alessia Tiragallo. Al centro sempre il progetto per la costruzione e l'esercizio di un nuovo impianto di deposito Gnl e Bio Gnl della capacità di 19.800 mc nel comune bergegino, nell'area portuale di Vado Ligure. Il Mase infatti si era espresso a conclusione della fase di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale specificando che "il progetto non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA". L'opera quindi verrà realizzata e l'azienda proponente Gnl Med dovrà comunicare al Mase e agli enti/amministrazioni coinvolti la data di inizio dei lavori che dovrebbero durare circa 13 mesi. Il Comune di Bergeggi però non ci sta e "ritenuto che l'esclusione dalla procedura di VIA del progetto in questione determini l'inadeguata valutazione delle matrici di sicurezza sanitaria e ambientale connesse alla realizzazione del nuovo deposito di GNL e BIO GNL sul territorio comunale e rilevato che dalla mancata impugnazione del Decreto Direttoriale del 05/09/2025 potrebbe discendere una compromissione della difesa della comunità e del territorio che il Comune rappresenta, così come spiegato nella relazione registrata al protocollo", ha deciso di impugnare il decreto del Ministero nell'interesse e a tutela della cittadinanza optando per un ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale. Nel corso della fase istruttoria diversi erano stati i pareri contrari, oltre al Comune di Bergeggi anche quello di Vado, l'associazione e gruppo di opposizione "Vivere Vado", il WWF Italia e i cittadini. L'assenso era invece arrivato dalla Provincia di Savona, dalla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio delle province di Imperia e Savona e dalla Regione/Arpal che aveva ritenuto che il progetto "non determini potenziali impatti ambientali significativi e negativi e si esprime parere positivo di screening di incidenza con le seguenti condizioni ambientali". L'Autorità di Sistema Portuale aveva inoltre deliberato, dopo il parere favorevole della Commissione Consultiva di Savona, il rilascio di una concessione demaniale marittima alla società GNL Med. Gnl Med aveva comunque presentato le proprie integrazioni. "Considerato infine che l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, 'per corroborare la scelta minimalista effettuata' (Cons. St. 5379/2020); dette prescrizioni non rappresentano 'un rinvio a livello di progettazione

Savona News

Savona, Vado

esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di 'sorveglianza ambientale', da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio', in quanto circoscritte a: atti procedurali (quali provvedimenti che dispongono la trasmissione di documentazione tra Enti ed Amministrazioni interessate alla realizzazione dell'opera); mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; monitoraggi (prescrizioni che impongono il controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante opera"); ribadendo che il Proponente dovrà ottemperare alle condizioni ambientali, qualora non già ricomprese nelle seguenti, di cui ai Pareri della Regione Liguria e del MiC" si legge nelle conclusioni. La Valutazione di Incidenza a livello di Screening (Livello I) sui siti Natura 2000 presenti nell'area vasta ha chiarito inoltre che le azioni di progetto non comportano incidenze significative dirette, indirette sui siti Natura 2000 indicati e non ritengono necessario procedere con le successive fasi di valutazione. Gnl Med nella fase ante operam dovrà quindi produrre un piano specifico per il contenimento delle emissioni in atmosfera da attività di cantiere, riferito alle singole fasi di lavorazione previste, contenente gli interventi che prevedono di adottare e le relative misure di mitigazione degli eventuali impatti e ogni altra procedura operativa e gestionale utile a impedire il più possibile il sollevamento delle polveri prodotto dalle fasi di lavorazione e dal transito di mezzi pesanti; provvedere all'installazione e gestione, di concerto con Arpal, di strumentazione idonea a effettuare il monitoraggio delle polveri aerodisperse presso eventuali recettori in caso di insorgenza di criticità legate alla polverosità per verificare l'efficacia delle misure di mitigazione. Dovrà anche essere analizzata la fattibilità e la possibilità di estendere i trattamenti di prima pioggia per tutte le aree pavimentate e indicata dal punto di vista operativo la segregazione nella rete dei reflui originati da eventuali operazioni di spegnimento d'incendi, nell'ambito di apposita relazione redatta da professionalità competenti. Nell'ambito della procedura per l'ottenimento del parere dell'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino settentrionale, coerentemente con la fase progettuale, dovranno approfondire lo studio dell'area nella sua complessità, identificare il giusto modello geotecnico, comprensivo della falesia, e identificare gli interventi più idonei sulla stessa per la mitigazione del rischio idrogeologico; a valle della analisi, inoltre, individuare gli accorgimenti per contenere infiltrazione di acqua piovana in tutta l'area che dovrebbe ospitare l'impianto. Per il SIC IT1312392 "Tursiope - Mar Ligure", dovranno predisporre e trasmettere alla Regione, ad ARPAL e alla Capitaneria di **Porto** territorialmente competente, una procedura/istruzione operativa che disciplini nel dettaglio la misura di mitigazione proposta dal proponente, finalizzata a ridurre il rumore generato dal transito dei mezzi navali ed a minimizzare il rischio di collisione con le specie target e ad assicurarne il controllo e il rispetto continuativo anche se del caso avvalendosi di apposite

Savona News

Savona, Vado

tecnologie. Nella fase post operam Il proponente dovrà effettuare un monitoraggio acustico (in frequenza, tramite l'acquisizione anche dei multispettri in banda 1/3 di ottava e ponderazione lineare) con impianti a regime in presenza di navi con impianto funzionante in periodo sia diurno sia notturno, di durata tale da consentire la registrazione di tutto il ciclo di attività dell'impianto e in postazione indicativa del disturbo presso i recettori più esposti. Il report di restituzione dei dati dovrà contenere, oltre ai valori numerici sui tempi di riferimento, anche i tracciati di evoluzione temporale delle quantità in banda larga e ponderazione A e i sonogrammi (banda 1/3 di ottava e ponderazione lineare) almeno per i livelli Leq e i livelli percentili ritenuti, a giudizio del TCA, più rappresentativi per le immissioni sonore indagate. Avverso il provvedimento è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, rispettivamente entro e non oltre sessanta e centoventi giorni decorrenti dalla notifica dell'atto, mentre per i soggetti diversi dai destinatari della notifica, i termini per l'impugnativa decorrono dalla data di pubblicazione del provvedimento sul sito internet del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. La costruzione del deposito e l'oggetto dell'autorizzazione prevede in particolare, la costruzione di 11 serbatoi metallici cilindrici orizzontali di capacità effettiva pari a 1980 mc; 2 punti di travaso per il carico delle Atb; 2 punti di travaso dello scarico delle navi; un impianto di reliquefazione per la trasformazione da fase gassosa a fase liquida del GNL; sale pompe antincendio; servizi ausiliari. E' sarà composto un braccio di scarico/ricarico navi, le relative tubazioni di collegamento con gli undici serbatoi orizzontali di stoccaggio, tre pensiline di ricarica autobotti/iso-contenitori, impianti per il funzionamento del deposito e l'impianto antincendio. L'impianto sarà destinato alla distribuzione via mare di GNL e Bio GNL, attraverso l'utilizzo di Bunker Vessel, alle navi presenti nel bacino portuale di **Vado** Ligure, Savona, Pra Genova e La Spezia alimentate a GNL; la distribuzione via terra di GNL e Bio GNL a stazioni di servizio terrestri e/o aziende, attraverso cisterne criogeniche autotrasportate o container trasportati su treno; la fornitura di energia elettrica/termica, prodotta dall'impiego del boil off gas (BOG), per il funzionamento di 2 generatori da circa 500 kW cad. a servizio dell'impianto stesso e di ulteriori potenziali utenze interne al **porto** di **Vado** Ligure. Il lotto è composto da un ampio piazzale (23.500 m2) dove saranno previste 6 unità funzionali: unità di trasferimento nave-impianto (porzione della banchina attrezzata per l'ormeggio delle Carrier Vessel e delle Bunker Vessel, e dal sistema di trasferimento del GNL); i serbatoi di stoccaggio (con capacità nominale lorda di 1.800 m3 cad. e relative utenze di controllo e due pompe per l'invio del prodotto); le unità di carico delle autocisterne e ISO-container (3 baie di carico); unità di gestione del BOG; una torcia (posta a 18 metri dal piano strada, raccoglierà gli sfiati, i dreni e delle valvole di sicurezza dell'impianto, nonché dotata di skid per ignizione e mantenimento fiamma pilota); le unità per i servizi ausiliari, costituiti dai sistemi di sicurezza (ad es. la centrale antincendio, ecc.). La banchina sudest ospiterà il punto di attracco per le navi. Il Rapporto Preliminare di sicurezza evidenzia che la costruzione del deposito, per ragioni legate all'andamento del mercato energetico e al PNRR, avverrà in due fasi

Savona News

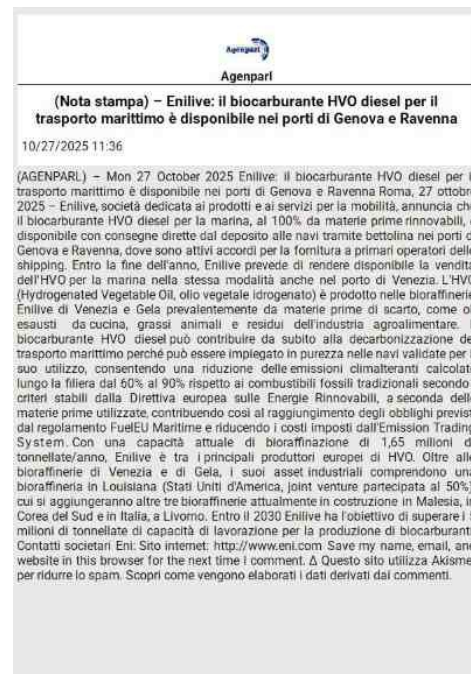
Savona, Vado

successive distinte: la prima comprenderà tutti gli impianti di "processo", tutti gli impianti di sicurezza (allarme, controllo, blocco, ecc.) e antincendio del deposito oltre a 11 serbatoi (per una capacità geometrica complessiva pari a 17.820 mc) e 2 baie della pensilina di carico; la seconda comprenderà il 12° serbatoio e la 3^a baia della pensilina di carico. Una volta in esercizio, il Proponente stima un traffico indotto, via mare e via terra, dei mezzi così ripartibile: circa 100 navi annue (circa 2 scali settimanali per 50 Carrier vessel e 50 Bunker vessel), circa 7.200 autocisterne/anno (30 mezzi giorno per 240 giorni) per le operazioni di carico e circa 580 Isocontainer criogenici/anno (11 contenitori a settimana) per le operazioni di carico e trasporto via ferrovia. Il Proponente stima la durata della fase di cantiere in circa 13 mesi. L'importo dei lavori assomma a 87.840.000 euro.

(Nota stampa) - Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna

(AGENPARL) - Mon 27 October 2025 Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna Roma, 27 ottobre 2025 - Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri

stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti. Contatti societari Eni: Sito internet: <http://www.eni.com> Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Agi

Genova, Voltri

Sequestrata al porto di Genova una Ferrari da 700mila euro per contrabbando, guidata da un francese

La vettura di lusso con una targa degli Emirati Arabi Uniti stava per essere immessa nel territorio doganale dell'Ue senza il pagamento dell'Iva e dei dazi AGI - La Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di **Genova** hanno sequestrato per contrabbando una Ferrari 'Purosangue'. Alla guida della fuoriserie, con una targa degli Emirati Arabi Uniti, dal valore di circa 700.000, un cittadino francese in arrivo su un traghetto proveniente da Tunisi e sbarcato al Terminal Colombo. La vettura - si legge in un comunicato - durante lo sbarco è risultata sospetta non solo perché inusuale il transito di supercar proveniente da un Paese a tassazione limitata - come gli Emirati Arabi Uniti - tanto più perché alla guida vi era un soggetto di diversa nazionalità. Tali elementi, acquisiti nell'immediatezza del controllo, hanno reso necessario un approfondimento investigativo che ha fatto scattare ulteriori accertamenti doganali sulla fuoriserie. È stato così possibile accertare il tentativo di immettere la Ferrari nel territorio doganale dell'Unione Europea senza il pagamento dell'Iva e dei relativi dazi. Il conducente è stato denunciato per il reato di contrabbando.



Sequestrata Ferrari da 700 mila euro in porto a Genova

Tentano contrabbando supercar, conducente denunciato La Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di **Genova** hanno sequestrato per contrabbando una Ferrari "Purosangue". Alla guida della fuoriserie, con targa emiratina, dal valore circa 700 mila euro, un cittadino francese in arrivo, via mare, su un traghetto proveniente da Tunisi e sbarcato al Terminal Colombo. La vettura durante lo sbarco è risultata sospetta non solo perché inusuale il transito di "supercar" provenienti da un Paese a tassazione limitata - come gli Emirati Arabi Uniti - tanto più perché alla guida vi era un soggetto di diversa nazionalità. Tali elementi hanno reso necessario un approfondimento investigativo che ha fatto scattare ulteriori accertamenti doganali sulla fuoriserie. È stato così possibile appurare il tentativo di immettere la Ferrari nel territorio doganale dell'Unione Europea senza il pagamento di Iva e relativi dazi, per un importo complessivo pari a circa 170mila euro. Il conducente è stato denunciato a piede libero per il reato di contrabbando aggravato.



Decarbonizzazione trasporto marittimo, Enilive: nel porto di Genova disponibile biocarburante Hvo diesel

Consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di **Genova** e Ravenna, entro fine anno anche a Venezia Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità del Gruppo Eni, annuncia che il biocarburante Hvo diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di **Genova** e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'Hvo per la marina nella stessa modalità anche nel **porto** di Venezia. L'Hvo (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante Hvo diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEu Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di Hvo. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti.



Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna

(FERPRESS) Roma, 27 OTT Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna

Roma - Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti.



Trasporto marittimo, il biocarburante HVO Diesel di Enilive disponibile nei porti di Genova e Ravenna

ROMA (ITALPRESS) - Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti. - foto IPA Agency - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



ROMA (ITALPRESS) - Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti.

Sequestrata al porto di Genova una Ferrari Purosangue

GENOVA - Sequestro importante al porto di Genova da parte della Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Il sequestro per contrabbando ha riguardato una Ferrari Purosangue. Alla guida della fuoriserie, con targa emiratina, dal valore circa 700.000 euro, un cittadino francese in arrivo, via mare, su un traghetto proveniente da Tunisi e sbarcato al Terminal Colombo. La vettura durante lo sbarco è risultata sospetta non solo perché inusuale il transito di supercar provenienti da un Paese a tassazione limitata come gli Emirati Arabi Uniti tanto più perché alla guida vi era un soggetto di diversa nazionalità. Tali elementi, acquisiti nell'immediatezza del controllo, hanno reso necessario un approfondimento investigativo che ha fatto scattare ulteriori accertamenti doganali sulla fuoriserie. È stato così possibile appurare il tentativo di immettere la Ferrari nel territorio doganale dell'Unione Europea senza il dovuto pagamento di IVA e relativi dazi, per un importo complessivo pari a circa 170.000 euro. Il conducente, invece, per il quale tuttavia vige la presunzione di innocenza e la cui responsabilità penale sarà accertata solo in caso di giudizio definitivo di condanna, è stato denunciato, a piede libero, alla locale Autorità Giudiziaria per il reato di contrabbando aggravato. Il contrasto alle frodi doganali è fondamentale per preservare le risorse del bilancio dell'Unione europea e dello Stato e per tutelare i cittadini dall'ingresso di merci di dubbia natura e provenienza.



Ferrari 'Purosangue' sequestrata nel porto di Genova: valore di 700mila euro

Tentativo di contrabbando dagli Emirati Arabi in Unione Europea: mancato pagamento di Iva e dazi Una Ferrari 'Purosangue' dal valore di 700mila euro è stata sequestrata nel porto di Genova dalla Guardia di Finanza e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, intervenute nelle attività di contrasto al contrabbando. La fuoriserie, con targa emiratina, era arrivata al Terminal Colombo di Genova dopo aver viaggiato via mare dal porto di Tunisi : alla guida un cittadino francese. Lo sbarco della Ferrari non è passato inosservato L'autovettura è risultata sospetta non solo perché risulta inusuale il transito di "supercar" provenienti da un Paese a tassazione limitata - come gli Emirati Arabi Uniti - ma anche perché alla guida c'era un soggetto di diversa nazionalità. Per questo motivo, sulla fuoriserie sono scattati gli accertamenti doganali. I finanzieri hanno così scoperto che l'uomo stava cercando di introdurre la Ferrari in Unione Europea senza aver effettuato il pagamento di Iva e dei relativi dazi, per un importo complessivo pari a circa 170mila euro. Il conducente è stato denunciato a piede libero per il reato di contrabbando aggravato.



La mozione di Avs in consiglio comunale: un osservatorio sui traffici d'armi in porto

Varco Etiopia a **Genova** Fari puntati sul traffico d'armi nel **porto** di **Genova**, è questo il fulcro della mozione che Avs è pronta a presentare a Palazzo Tursi. La richiesta del gruppo consiliare è quella di creare un osservatorio permanente sulla movimentazione dei traffici portuali. L'obiettivo è quello di dare seguito alla voce di un'ampia fetta di cittadinanza che negli ultimi mesi ha partecipato alle diverse manifestazioni contro l'invio di armi a Israele. La decisione del gruppo consiliare "È doveroso che le istituzioni diano risposte concrete a tutti quei cittadini e cittadine che sono scesi in piazza chiedendo di interrompere la deriva bellicista che ha infettato anche il **porto** di **Genova**, diventato suo malgrado protagonista di un'economia di guerra che non solo non va accettata ma che va ripudiata, come ordina la nostra Costituzione - ha dichiarato Francesca Ghio, capogruppo di Avs in consiglio comunale -.

Istituire l'Osservatorio permanente sulla movimentazione dei traffici nel **porto** di **Genova** non è solo un gesto concreto che servirà a fare ordine e aumentare la trasparenza di un'attività cruciale per l'economia genovese e ligure, ma è anche un modo per ringraziare tutti quei lavoratori e lavoratrici portuali e tutte quelle associazioni, come il Calp, che - come ha ricordato Francesca Albanese in visita a **Genova** - hanno avuto il coraggio, a loro spese e rischiando il posto di lavoro, di dire no ai traffici d'armi, in particolare verso Israele ma non solo, rifiutando così di essere complici di un genocidio o di una strage di innocenti. In un momento in cui tutto pare sfuggire di mano e dove i venti di guerra spirano vigorosi è fondamentale restare umani. I portuali e le associazioni umanitarie e sindacali che operano a **Genova** hanno indicato la via alla politica, la cui prima dote deve essere l'ascolto unito alla concretezza".

Cosa contiene il documento Il documento, che verrà calendarizzato e discusso in aula rossa, impegna la sindaca e la giunta a individuare nel Comune di **Genova** la sede istituzionale e ospitante dell'Osservatorio, che avrà anche il compito di produrre un report statistico periodico in grado di rendere conto in maniera analitica dei traffici di armamenti, delle loro origini e destinazioni e della loro incidenza quantitativa e qualitativa sul bilancio complessivo del **porto**. "L'approvazione della mozione per creare un Osservatorio sul traffico di armi nel **porto** di **Genova** sarà un passo importante per la trasparenza, la legalità e la pace" ha aggiunto il consigliere di Avs Lorenzo Garzarelli. L'Osservatorio permetterà di monitorare i flussi di armamenti, garantendo il rispetto delle normative nazionali e internazionali e rafforzando la collaborazione tra istituzioni, autorità portuali e società civile. **Genova**, città di lavoro e di pace, riafferma così il proprio impegno per un **porto** sicuro, trasparente e coerente con i valori costituzionali che ripudiano la guerra. Tra gli obiettivi principali della mozione c'è anche



la creazione di un servizio pubblico informativo che consenta alla cittadinanza e alle associazioni di monitorare arrivi e partenze di navi con carichi di armamenti, oltre a promuovere una qualificazione del **porto** sotto il profilo della "sostenibilità etica", orientata a favorire attività che si distacchino da quelle belliche e da ogni violazione dei diritti umani. "Promuovere e sostenere la costituzione dell'Osservatorio significa garantire legalità e sicurezza nel **porto** di **Genova** - ha chiosato il consigliere di Avs Massimo Romeo -, auspichiamo dunque la massima condivisione di un passo necessario per tutelare i lavoratori, informare i cittadini e assicurare che ogni attività commerciale rispetti la Costituzione e si svolga nel rispetto delle leggi. Un **porto** trasparente è infatti un **porto** più giusto, sicuro e sostenibile".

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.

Contrabbando in porto, sequestrata a Genova una Ferrari da 700mila euro

La fuoriserie aveva la targa degli Emirati Arabi Uniti. Alla guida un cittadino francese, che sperava di eludere Iva e dazi. A insospettire gli agenti delle dogane e della guardia di finanza sono stati la targa degli Emirati Arabi Uniti, la mancanza del libretto di circolazione e la nazionalità del conducente, un cittadino francese che per conto di un connazionale era alla guida dell'auto. In arrivo su un traghetto proveniente da Tunisi, a bordo di una Ferrari "Purosangue". Valore, circa 700mila euro. Durante lo sbarco al Terminal Colombo del porto di Genova sono così scattati gli accertamenti. Ed è venuto fuori il tentativo di portare la vettura di lusso nel territorio dell'Unione Europea senza pagare i dovuti Iva e dazi. Un possibile contrabbando non di poco conto: il risparmio per il conducente sarebbe stato di circa 170mila euro. Paesi come gli Emirati Arabi Uniti sono a tassazione limitata, con aliquote molto più basse. Così l'uomo pensava di farla franca, eludendo i controlli e portando la fuoriserie dal Nord Africa in Francia. Paese che, riferiscono dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, è spesso meta di tentati arrivi di vetture extra lusso per cui si cerca di evadere il fisco. Stavolta il conducente è stato però scoperto e denunciato a piede libero per il reato di contrabbando aggravato. Mentre la Ferrari è stata sottoposta a sequestro.



Ship 2 Shore

Genova, Voltri

Il biofuel per navi del gruppo Eni è disponibile nei porti di Genova e Ravenna

Entro fine anno, l'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) prodotto nelle bioraffinerie della corporation italiana potrà essere consegnato, via bettolina, anche a Venezia Il gruppo Eni ha annunciato che il suo carburante di origine biologica per la navigazione, l'HVO diesel per uso marittimo, prodotto al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono già stati definiti dal cane a sei zampe' accordi per di fornitura con primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive la società operativa dell'Eni dedicata alla distribuzione dei combustibili per la mobilità prevede inoltre di rendere disponibile la vendita dell'HVO marittimo, nella stessa modalità, anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Si tratta di un carburante che sottolinea la corporation energetica italiana può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo, i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), a cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti. You may also be interested in.

Ship 2 Shore

Il biofuel per navi del gruppo Eni è disponibile nei porti di Genova e Ravenna

10/27/2025 14:20

Entro fine anno, l'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) prodotto nelle bioraffinerie della corporation italiana potrà essere consegnato, via bettolina, anche a Venezia Il gruppo Eni ha annunciato che il suo carburante di origine biologica per la navigazione, l'HVO diesel per uso marittimo, prodotto al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono già stati definiti dal 'cane a sei zampe' accordi per di fornitura con primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive - la società operativa dell'Eni dedicata alla distribuzione dei combustibili per la mobilità - prevede inoltre di rendere disponibile la vendita dell'HVO marittimo, nella stessa modalità, anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Si tratta di un carburante che - sottolinea la corporation energetica italiana - può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo, i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), a cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti. You may also be interested in.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Eni annuncia disponibilità di biocarburante Hvo nei porti di Genova e Ravenna

Porti All'elenco si aggiungerà a breve anche **Venezia**. Riduzione di emissioni compresa fra 60 e 90% per le navi di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Il biocarburante Hvo diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping". Lo ha reso noto Enilive, che prevede di rendere disponibile la vendita dell'Hvo per la marina nella stessa modalità anche nel **porto** di **Venezia** entro fine anno . "L'Hvo (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di **Venezia** e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante Hvo diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System" ha spiegato una nota. "Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di Hvo. Oltre alle bioraffinerie di **Venezia** e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti".

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



Porti All'elenco si aggiungerà a breve anche Venezia. Riduzione di emissioni compresa fra 60 e 90% per le navi di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Il biocarburante Hvo diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping". Lo ha reso noto Enilive, che prevede di rendere disponibile la vendita dell'Hvo per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia entro fine anno . "L'Hvo (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante Hvo diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System" ha spiegato una nota. "Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di Hvo. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti".

Adsp Mar Ligure Orientale ricostruirà ponte Darsena Pagliari

A proprie spese. Pisano, struttura ha grande importanza L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ricostruirà a proprie spese il ponte della Darsena di Pagliari crollato il 12 maggio 2021. L'Ente di via del Molo ha dato il via all'iter per la progettazione della struttura affidando uno studio trasportistico ad una società specializzata che avrà il compito di analizzare il contesto urbanistico. Una volta prodotto il progetto esecutivo, il cantiere dovrebbe partire nell'estate del 2026 per terminare l'anno successivo. "Abbiamo colto il carattere di urgenza per la ricostruzione del ponte sollevato dal sindaco, velocizzando l'iter necessario ad avviare i lavori - dichiara il presidente dell'Adsp Bruno Pisano -. Siamo giunti a una conclusione che riteniamo essere positiva per tutti, consci della grande importanza che riveste l'opera per il territorio e la viabilità stradale nel suo complesso che in questi ultimi anni ha dovuto subire, gioco forza, un'interruzione proprio in corrispondenza dell'inizio del percorso del Miglio Blu".



Porto della Spezia, avviata la progettazione del nuovo ponte mobile a Pagliari

Il ponte su viale San Bartolomeo, all'altezza della Darsena Pagliari, crollato il 12 maggio 2021, sarà interamente ricostruito a spese dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale. L'Ente di via del Molo ha dato il via all'iter per la progettazione della struttura affidando uno studio trasportistico ad una società specializzata che avrà il compito di analizzare il contesto urbanistico e pianificatorio della zona, svolgere attività "sul campo" consistenti nel rilievo e nel monitoraggio del traffico ed eseguire una verifica puntuale sul funzionamento dei nodi stradali interessati. Nel merito lo studio, indispensabile in questa fase per giungere alla progettazione e realizzazione del ponte, dovrà tenere in debita considerazione gli assetti attuali e futuri previsti dalla vigente pianificazione su scala urbana della zona di Pagliari. Le tempistiche stimate e necessarie per il conseguimento dei titoli autorizzativi, unitamente alle procedure di gara, dovrebbero consentire il processo di consegna dei lavori nell'estate 2026 con il completamento dei lavori stimato per il 2027. Nel successivo progetto di Fattibilità Tecnica Economica dell'intervento complessivo, una particolare attenzione verrà posta sulle soluzioni tecniche ed alternative volte ad individuare un nuovo **sistema** di apertura/chiusura del nuovo ponte mobile. La primissima fase di intervento consisterà nella rimozione dei pistoni idraulici che costituivano il precedente apparato di sollevamento del ponte mobile, che nei prossimi giorni sarà affidata a una ditta specializzata e la cui esecuzione è prevista nel prossimo mese di novembre. Il Commissario Straordinario dell'AdSP, Bruno Pisano dichiara: «Abbiamo colto il carattere di urgenza per la ricostruzione del ponte, sollevato dal sindaco del Comune della Spezia, con cui si sono susseguiti nel tempo momenti di riflessione e valutazione sulla fattibilità dell'opera, velocizzando l'iter necessario ad avviare i lavori. Siamo giunti ad una conclusione che riteniamo essere positiva per tutti, consci della grande importanza che riveste l'opera per il territorio e la viabilità stradale nel suo complesso che in questi ultimi anni ha dovuto subire, gioco forza, un'interruzione proprio in corrispondenza dell'inizio del percorso del Miglio Blu».



Il ponte su viale San Bartolomeo, all'altezza della Darsena Pagliari, crollato il 12 maggio 2021, sarà interamente ricostruito a spese dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. L'Ente di via del Molo ha dato il via all'iter per la progettazione della struttura affidando uno studio trasportistico ad una società specializzata che avrà il compito di analizzare il contesto urbanistico e pianificatorio della zona, svolgere attività "sul campo" consistenti nel rilievo e nel monitoraggio del traffico ed eseguire una verifica puntuale sul funzionamento dei nodi stradali interessati. Nel merito lo studio, indispensabile in questa fase per giungere alla progettazione e realizzazione del ponte, dovrà tenere in debita considerazione gli assetti attuali e futuri previsti dalla vigente pianificazione su scala urbana della zona di Pagliari. Le tempistiche stimate e necessarie per il conseguimento dei titoli autorizzativi, unitamente alle procedure di gara, dovrebbero consentire il processo di consegna dei lavori nell'estate 2026 con il completamento dei lavori stimato per il 2027. Nel successivo progetto di Fattibilità Tecnica Economica dell'intervento complessivo, una particolare attenzione verrà posta sulle soluzioni tecniche ed alternative volte ad individuare un nuovo sistema di apertura/chiusura del nuovo ponte mobile. La primissima fase di intervento consisterà nella rimozione dei pistoni idraulici che costituivano il precedente apparato di sollevamento del ponte mobile, che nei prossimi giorni sarà affidata a una ditta specializzata e la cui esecuzione è prevista nel prossimo mese di novembre. Il Commissario Straordinario dell'AdSP, Bruno Pisano dichiara: «Abbiamo colto il carattere di urgenza per la ricostruzione del ponte, sollevato dal sindaco del Comune della Spezia, con cui si sono susseguiti nel tempo momenti di riflessione e valutazione sulla fattibilità dell'opera, velocizzando l'iter necessario ad avviare i lavori. Siamo giunti ad una conclusione che riteniamo essere positiva per

Città della Spezia

La Spezia

Waterfront, Onwatch: "Prima di ogni decisione progettuale si tenga un incontro pubblico aperto alle proposte della cittadinanza"

La bocciatura della mozione per l'istituzione di una commissione temporanea sul futuro del porto e del waterfront e il forum "Prendersi cura del Pianeta Terra", in programma alla Spezia dal 27 al 31 ottobre, sono temi centrali di un intervento del comitato civico Onwatch (Osservatorio nuovo waterfront crocierismo salute), a firma del presidente Giuliano Leone. In merito all'esito della menzionata iniziativa consiliare, il gruppo esprime "totale disaccordo, in quanto segno evidente di non voler attribuire la giusta rilevanza al problema", si legge nella nota. "Vogliamo nel merito ricordare che già nel gennaio di quest'anno avevamo inviato all'amministrazione una richiesta di incontro sull'argomento waterfront, al fine di avere informazioni circa l'esistenza di progetti di urbanizzazione riguardanti Calata Paita - scrive ancora Leone per Onwatch -. Non avendo ricevuto alcuna risposta rinnoviamo qui, pubblicamente, tale richiesta e osserviamo che la posizione da tempo assunta da questa amministrazione di non voler aggiornare i cittadini su un tema importante che direttamente li coinvolge, cioè la restituzione di uno spazio pubblico sul fronte mare, non è accettabile, sia per una questione di trasparenza, sia perché riteniamo che l'ente locale non possa non esprimere una propria visione in materia, limitandosi invece ad avallare operazioni di puro mercato. Sappiamo infatti che l'area in questione è stata messa in vetrina al Mipim (Mercato internazionale degli immobiliari) di Cannes nella primavera scorsa ad opera di Regione Liguria. Siamo pertanto fortemente preoccupati per il rischio che sull'area menzionata vengano attuati interventi immobiliari di grande impatto anziché realizzate opere conformi ai desiderata dei cittadini. E le recenti dichiarazioni della presidente di Italian Blue Growth (Cristiana Pagni, ndr), nell'ambito del contestatissimo Seafuture, sulla necessità di potenziare qui in città 'gli hotel per il turismo convergnistico' non possono che rafforzare tali preoccupazioni". "Il comitato Onwatch ha avviato, nel merito di Calata Paita, una campagna di informazione e un sondaggio pubblico che hanno già dato precise indicazioni, quali la realizzazione di zone verdi e ombreggiate, di strutture per il tempo libero e la cultura, di impianti finalizzati alla balneazione, come sappiamo la grande assente in città - si legge poi nel comunicato diffuso dal gruppo -. Dall'indagine emerge anche il problema legato alle emissioni - e alle dimensioni - della navi da crociera dovuto alla stretta prossimità dell'area pubblica a quella crocieristica sempre più affollata, mezzi su gomma per la movimentazione dei passeggeri inclusi. E ciò nonostante la positiva realizzazione in fase avanzata, è notizia di questi giorni, dell'elettrificazione delle banchine, tutta però da verificare nel suo reale utilizzo, che diverrà obbligatorio solo dal 2030. Per di più tenuto conto che durante arrivi, pre-partenze e partenze, circostanze non brevi e molto delicate dal punto di vista emissivo che dipendono anche dai volumi di traffico, questa tecnologia non potrà essere



La bocciatura della mozione per l'istituzione di una commissione temporanea sul futuro del porto e del waterfront, e il forum "Prendersi cura del Pianeta Terra", in programma alla Spezia dal 27 al 31 ottobre, sono temi centrali di un intervento del comitato civico Onwatch (Osservatorio nuovo waterfront crocierismo salute), a firma del presidente Giuliano Leone. In merito all'esito della menzionata iniziativa consiliare, il gruppo esprime "totale disaccordo, in quanto segno evidente di non voler attribuire la giusta rilevanza al problema", si legge nella nota. "Vogliamo nel merito ricordare che già nel gennaio di quest'anno avevamo inviato all'amministrazione una richiesta di incontro sull'argomento waterfront, al fine di avere informazioni circa l'esistenza di progetti di urbanizzazione riguardanti Calata Paita - scrive ancora Leone per Onwatch -. Non avendo ricevuto alcuna risposta rinnoviamo qui, pubblicamente, tale richiesta e osserviamo che la posizione da tempo assunta da questa amministrazione di non voler aggiornare i cittadini su un tema importante che direttamente li coinvolge, cioè la restituzione di uno spazio pubblico sul fronte mare, non è accettabile, sia per una questione di trasparenza, sia perché riteniamo che l'ente locale non possa non esprimere una propria visione in materia, limitandosi invece ad avallare operazioni di puro mercato. Sappiamo infatti che l'area in questione è stata messa in vetrina al Mipim (Mercato internazionale degli immobiliari) di Cannes nella primavera scorsa ad opera di Regione Liguria. Siamo pertanto fortemente preoccupati per il rischio che sull'area menzionata vengano attuati interventi immobiliari di grande impatto anziché realizzate opere conformi ai desiderata dei cittadini. E le recenti dichiarazioni della presidente di Italian Blue Growth (Cristiana Pagni, ndr), nell'ambito del contestatissimo Seafuture, sulla necessità di potenziare qui in città 'gli hotel per il turismo convergnistico' non possono che rafforzare tali preoccupazioni".

Citta della Spezia

La Spezia

ovviamente operativa. Una situazione complessa che deve essere affrontata nel suo insieme almeno per i prossimi cinque anni, che consideriamo di transizione e per questo critici". Il comitato esprime poi l'aspettativa che "la questione relativa al waterfront venga tempestivamente affrontata e portata avanti - primo tra tutti dal sindaco - con la massima attenzione affinché si realizzino opere a beneficio dell'intera cittadinanza e non, per dirla con chiarezza, di pochi privilegiati. Tenuto conto di indicazioni, idee, contributi ad ampio raggio, che però nulla abbiano a che fare, per essere ancora più espliciti, con ventilate cementificazioni di carattere speculativo". E, aggiungono, "a questo fine chiediamo all'amministrazione un incontro pubblico che si svolga prima di giungere a qualsiasi decisione progettuale, aperto alle proposte della cittadinanza, per ottenere il quale il nostro comitato continuerà a lavorare". Onwatch passa poi all'altro punto. "Apprendiamo, un po' spiazzati, che la nostra città è stata scelta per un forum internazionale di ben quattro giorni dal titolo 'Prendersi Cura del Pianeta Terra'. La prima reazione, francamente, è stata un mix tra umorismo e cinico realismo tipici della nostra gente, nel pensare, dando un'occhiata alle molte criticità in giro per il Golfo ex-dei Poeti, che qualcuno, da fuori, avesse finalmente deciso di darci una mano - scrivono dal comitato -. Poi, approfondendo la notizia sul sito del Comune, vediamo che la scelta, effettuata dall'ESA (Ecological Society of America), prestigioso sodalizio scientifico ambientalista degli Stati Uniti, per interessamento dell'Accademia Capellini, organizzatrici entrambi dell'evento insieme all'amministrazione comunale, si basa su elementi esattamente opposti e cioè per essere stata valutata città virtuosa, e quindi meritevole di assurgere a esempio internazionale. E' lecito chiedersi quali siano questi elementi. La reazione più sorprendente si innesca infatti quando si legge che, per promuovere questa immagine della città, l'amministrazione comunale inanella una serie di eccellenze che l'avrebbero portata nel presente anno al 6° posto nella classifica nazionale nel rapporto annuale di Ecosistema urbano. Peccato che la cosa risulti non vera, essendo in realtà posizionata nel 2025 al 33° posto, scesa di 11 punti rispetto al 22° del 2024. "Vogliamo inoltre soffermarci, a titolo esemplificativo, sull'ultima delle eccellenze menzionate sul sito del Comune, la sottoscrizione del Blue Flag, in quanto riguarda anch'essa la materia di cui, come comitato civico, ci occupiamo. Ebbene, il signor sindaco, in carica dal 2017, ha sottoscritto questo accordo volontario sull'uso dei carburanti meno inquinanti e sulla riduzione e controllo delle emissioni dei fumi delle navi da crociera in porto, assieme ad **Autorità** di **sistema portuale**, Capitaneria di porto e società armatrici, nel 2023. Dimenticandosi poi di averlo fatto, nonostante rappresenti la massima **autorità** locale in materia di salute pubblica, visto il successivo disinteresse nel merito testimoniato dalle emissioni irregolari in crescita, ben documentate. Sulle quali noi come comitato siamo spesso intervenuti", affermano ancora dall'Osservatorio. "Ma la cosa ancora meno vera è che il Blue Flag anticipi la norma, come il sindaco sostiene. La norma infatti è già contenuta nel Dlgs 152/2006, comma 8, art. 295 e nel coevo Annesso VI del MARPOL, il testo principe in fatto di inquinamento marittimo, con applicazione a partire dal 1° gennaio 2010, tredici anni prima - continuano gli attivisti -. Ignorati anche quelli,

Citta della Spezia

La Spezia

considerato che il primo mandato della presente amministrazione, dal 2017 come detto, ha coinciso con lo sviluppo esponenziale delle crociere, dalla stessa sempre incoraggiate, a prescindere. Ora alle norme citate si è aggiunto, dal 1° maggio di quest'anno, l'ingresso del Mediterraneo nell'area SECA, a controllo emissioni di zolfo. Anche se non sembra. Il saldo finale - sostengono gli attivisti - è che gli spezzini respirano aria inquinata dalle navi, viste le elevatissime quantità di gasolio bruciato in particolare da quelle da crociera, da una decina d'anni, senza che da parte di chi dovrebbe salvaguardare la nostra salute, sempre molto restio all'ascolto, sia mai stata spesa mezza parola. Questi i fatti. Allora al sindaco chiediamo cosa intenda fare, nel restante tempo del suo mandato e in attesa che il cold ironing funzioni, per contribuire a far respirare aria più pulita ai suoi cittadini". "Ben venga in ogni caso qui alla Spezia un Forum sull'Ambiente e sul Pianeta Terra [] meglio se fosse sui problemi concreti di questa martoriata città", aggiungono dall'Osservatorio, che conclude tornando al tema di partenza. "Preso atto che sarà la già esistente Commissione Ambiente del Comune a occuparsi della questione porto e waterfront - scrivono -, come comitato Onwatch avanziamo la formale richiesta, a partire dall'imminente riunione concessa dopo mesi e mesi di attesa tanto da dover ricorrere al Prefetto, di una nostra audizione presso la stessa". Più informazioni.

La Spezia: avviata la progettazione della nuova struttura del ponte mobile a Pagliari. Inizio lavori nel 2026

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati Sei abbonato? Accedi >>
 L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario L'Ente di via del Molo ha dato il via all'iter per la progettazione della struttura affidando uno studio trasportistico ad una società specializzata che avrà il compito di analizzare il contesto urbanistico e pianificatorio della zona, svolgere attività "sul campo" consistenti nel rilievo e nel monitoraggio del traffico ed eseguire una verifica puntuale sul funzionamento dei nodi stradali interessati. Nel merito lo studio, indispensabile in questa fase per giungere alla progettazione e realizzazione del ponte, dovrà tenere in debita considerazione gli assetti attuali e futuri previsti dalla vigente pianificazione su scala urbana della zona di Pagliari. Le tempistiche stimate e necessarie per il conseguimento dei titoli autorizzativi, unitamente alle procedure di gara, dovrebbero consentire il processo di consegna dei lavori nell'estate 2026 con il completamento dei lavori stimato per il 2027. Nel successivo progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell'intervento complessivo, una particolare attenzione verrà posta sulle soluzioni tecniche ed alternative volte ad individuare un nuovo sistema di apertura/chiusura del nuovo ponte mobile. La primissima fase di intervento consisterà nella rimozione dei pistoni idraulici che costituivano il precedente apparato di sollevamento del ponte mobile, che nei prossimi giorni sarà affidata a una ditta specializzata e la cui esecuzione è prevista nel prossimo mese di novembre. Il Commissario Straordinario dell'AdSP, **Bruno Pisano**: "Abbiamo colto il carattere di urgenza per la ricostruzione del ponte, sollevato dal Sindaco del Comune della Spezia, con cui si sono susseguiti nel tempomomenti di riflessione e valutazione sulla fattibilità dell'opera, velocizzando l'iter necessario ad avviare i lavori. Siamo giunti ad una conclusione che riteniamo essere positiva per tutti, consci della grande importanza che riveste l'opera per il territorio e la viabilità stradale nel suo complesso che in questi ultimi anni ha dovuto subire, gioco forza, un'interruzione proprio in corrispondenza dell'inizio del percorso del Miglio Blu".



Spezia, via alla progettazione del nuovo ponte mobile di Pagliari

LA SPEZIA Dopo oltre quattro anni dal crollo del ponte mobile su viale San Bartolomeo, all'altezza della Darsena Pagliari, prende ufficialmente il via il percorso per la ricostruzione della struttura, infrastruttura chiave per la viabilità cittadina e portuale. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale ha affidato l'incarico per lo studio trasportistico preliminare, primo passo verso la progettazione della nuova opera. Il lavoro, affidato a una società specializzata, servirà a mappare nel dettaglio il contesto urbanistico e i flussi di traffico della zona, verificando la funzionalità dei principali nodi stradali coinvolti. Obiettivo: definire un progetto pienamente integrato con l'attuale assetto urbano e con i futuri sviluppi dell'area di Pagliari, dove si concentra parte della cantieristica e delle attività legate al Miglio Blu. Secondo il cronoprogramma delineato dall'Ente, il percorso autorizzativo e le successive gare d'appalto dovrebbero concludersi entro l'estate del 2026, con l'avvio dei lavori previsto nello stesso anno e il completamento nel 2027. Nel progetto di fattibilità tecnico-economica saranno valutate diverse soluzioni costruttive, con particolare attenzione ai sistemi di sollevamento e apertura del ponte, per garantire efficienza operativa, sicurezza e sostenibilità ambientale. Intanto, già da Novembre partiranno le operazioni di rimozione dei pistoni idraulici del vecchio apparato di sollevamento, affidate a una ditta specializzata: un intervento propedeutico alla nuova costruzione. "Abbiamo riconosciuto la necessità e l'urgenza di ricostruire il ponte ha dichiarato il presidente dell'AdSp, Bruno Pisano accogliendo le sollecitazioni del sindaco della Spezia e accelerando l'iter tecnico-amministrativo. È un passo avanti importante per la città e per la mobilità del porto, che ha sofferto in questi anni l'interruzione proprio all'inizio del percorso del Miglio Blu". Con l'avvio della progettazione, il nuovo ponte mobile di Pagliari si avvicina: un'infrastruttura strategica destinata a ristabilire il collegamento viario e a sostenere lo sviluppo dell'area portuale e industriale spezzina.



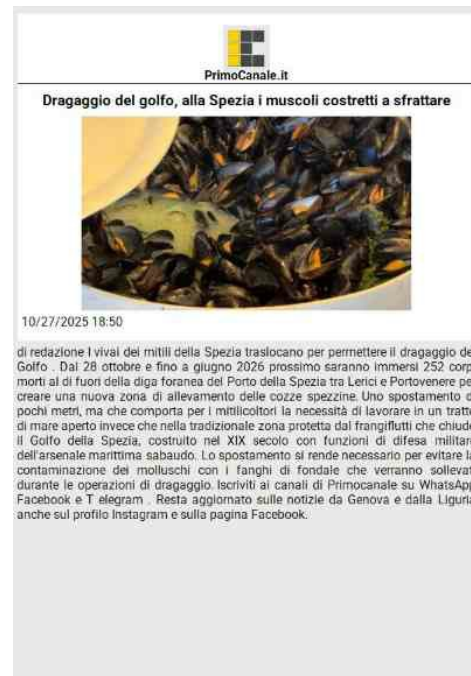
L'Autorità del Mar Ligure Orientale ricostruirà il ponte Darsena di Pagliari

di redazione porti L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ricostruirà a proprie spese il ponte della Darsena di Pagliari crollato il 12 maggio 2021. L'Ente di via del Molo ha dato il via all'iter per la progettazione della struttura affidando uno studio trasportistico ad una società specializzata che avrà il compito di analizzare il contesto urbanistico. Una volta prodotto il progetto esecutivo, il cantiere dovrebbe partire nell'estate del 2026 per terminare l'anno successivo. "Abbiamo colto il carattere di urgenza per la ricostruzione del ponte sollevato dal sindaco, velocizzando l'iter necessario ad avviare i lavori - dichiara il presidente dell'Adsp Bruno Pisano -. Siamo giunti a una conclusione che riteniamo essere positiva per tutti, consci della grande importanza che riveste l'opera per il territorio e la viabilità stradale nel suo complesso che in questi ultimi anni ha dovuto subire, gioco forza, un'interruzione proprio in corrispondenza dell'inizio del percorso del Miglio Blu". 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.



Dragaggio del golfo, alla Spezia i muscoli costretti a sfrattare

di redazione I vivai dei mitili della Spezia traslocano per permettere il dragaggio del Golfo . Dal 28 ottobre e fino a giugno 2026 prossimo saranno immersi 252 corpi morti al di fuori della diga foranea del **Porto** della Spezia tra Lerici e Portovenere per creare una nuova zona di allevamento delle cozze spezzine. Uno spostamento di pochi metri, ma che comporta per i mitilicoltori la necessità di lavorare in un tratto di mare aperto invece che nella tradizionale zona protetta dal frangiflutti che chiude il Golfo della Spezia, costruito nel XIX secolo con funzioni di difesa militare dell'arsenale marittima sabauda. Lo spostamento si rende necessario per evitare la contaminazione dei molluschi con i fanghi di fondale che verranno sollevati durante le operazioni di dragaggio. 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.



Via al progetto per ridare un ponte a Darsena Pagliari

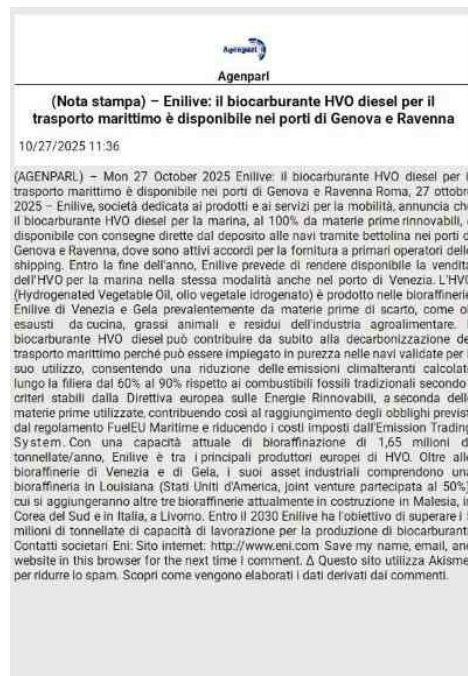
L'Autorità Portuale sblocca l'iter per sostituire la struttura crollata nel 2021: "Lavori finiti entro il 2027" L'Autorità Portuale della Spezia ha dato il via all'iter di progettazione e ricostruzione del ponte di Darsena Pagliari, crollato inopinatamente il 12 maggio 2021, per pura fortuna senza vittime né feriti. E' il primo atto importante firmato da **Bruno Pisano**, da pochi giorni ufficialmente nominato presidente dell'ente. L'Authority ha incaricato a una società specializzata di effettuare uno studio sul traffico della zona, indispensabile - così spiegano in via del Molo - ad arrivare alla vera progettazione del nuovo ponte, i cui lavori sono comunque previsti entro fine 2026, per concludersi l'anno successivo. Il ponte levatoio lungo 21 metri era collassato, in posizione di apertura, in un momento in cui non stavano passando imbarcazioni nel canale.



(Nota stampa) Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna

(AGENPARL) Mon 27 October 2025 Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna Roma, 27 ottobre 2025 Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri

stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti. Contatti societari Eni: Sito internet: <http://www.eni.com> Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna

(FERPRESS) Roma, 27 OTT Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti.



"Cereali e dintorni". Momento di equilibrio. In evidenza Scritto da Redazione

Il mercato interno è invece stanco con pochi scambi Di Mario Boggini e Virgilio Milano, 27 ottobre 2025 - Segnalazione del 16 ottobre 2025- ... Per NEWS in tempo reale e complete di prezzi aggiornati: ... per maggiori informazioni e accedere alle notizie in tempo reale e complete potete contattare Mario Boggini - esperto di mercati cerealicoli nazionali e internazionali - (per contatti +39 338 6067872) ... Il mercato internazionale da giorni è stabile, come dicono gli analisti va in "laterale. Le quotazioni storicamente sono basse, ma comunque su un fondo di resistenza perché i costi di produzione sono saliti in tutto il mondo. Siamo in un momento di equilibrio. Mercato interno stanco con pochi scambi, per i cereali i grani si stanno appesantendo, mentre sempre più pesante è il mais che troverà al **porto** un punto di resistenza sui 220 pta. Ieri il Brasiliano era già a questi livelli mentre l'ucraino ed usa era a 240. Il mais nazionale sconta il problema tossine e ieri il classico 103 veniva scambiato a 225 franco arrivo Mi-Lo-Bs. Solo l'orzo sembra tenere anche se non ha più quella spinta verso l'alto di due settimane fa. I cruscami sono stabili, i proteici decisamente a buon mercato

con le farine di soya scambiate ieri sui porti tra 312- 315 ton per la proteica, e il 2026 sempre per la proteica di qualità a 328 per il gennaio dicembre. Girasole proteico arrivo novembre giugno scambiato a 255-260. Farina di colza a 255 Pta oleifici insomma prezzi bassi! Foraggi e fibrosi stabili, seme di cotone nuovo raccolto si sta appesantendo. Per le bioenergie disponibilità di tutto. Segnalo la possibilità di fare scorta di farina di soya umida dal **porto** di **Ravenna** arrivo tra i 130-140 tonnellata Indici Internazionali al 16 ottobre 2025 L'indice dei noli b.d.y. è salito a 1.997 punti, il petrolio wti è sceso a circa 58 al barile, il cambio /\$ gira a 1,16061 ore 8,28 (*) Noli - L'indicatore dei "noli" BDY è un indice dell'andamento dei costi del trasporto marittimo e dei noli delle principali categorie di navi dry bulk cargo, cioè quelle che trasportano rinfuse secche. Il BDI può anche costituire un indicatore del livello di domanda e offerta delle rinfuse secche. <https://www.andalini.it/it/> <https://www.gazzettadellemilia.it/component/banners/click/48> Mario Boggini - esperto di mercati cerealicoli nazionali e internazionali - (per contatti +39 338 6067872) - Valori indicativi senza impegno, soggetti a variazioni improvvise. Questa informativa non costituisce servizio di consulenza finanziaria ed espone soltanto indicazioni-informazioni per aiutare le scelte del lettore, pertanto qualsiasi conseguenza sull'operatività basata su queste informative ricadono sul lettore. Officina Commerciale Commodities srl - Milano <https://www.gazzettadellemilia.it/component/banners/click/48>.



Il Nautilus

Ravenna

Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna

Roma Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti.

Il Nautilus

Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna



10/27/2025 13:09

Roma – Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti.

Il Tempo
Ravenna

ENILIVE

Biocarburante Hvo diesel a Genova e Ravenna

Enilive ha annunciato che il biocarburante Hvo diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'Hvo per la marina anche nel porto di Venezia.

L'Hvo è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto.

IL TEMPO
martedì 28 ottobre 2025

13

Economia

ANNIVERSARIO
Poste festeggia 10 anni
col record in Borsa

Il titolo chiude a 20,68 euro. Capitalizzazione più che triplicata

Formosa
Aumento di 172 euro al mese

ITALIANI
L'efficienza è la chiave
per il successo

CONFERENZA
L'aspirazione è la chiave
per il successo

INCHIESTA
Secondo investimento
nel packaging di 10

ENILIVE
Biocarburanti: l'investimento
a Genova e Ravenna

L'EVENTO DI GIORNALE
Il racconto di Milano-Gattina 2025
Un'occasione di sviluppo per il Paese

ASSEMBLEA DI AMMINISTRAZIONE
Iniziativa innovativa di Pierluigi Saccà
Ogni assemblea dei soci targata Mps

Indice FTSE MIB	20.68	+0.12
Indice EURO STOXX 50	4.12	+0.05
Indice DAX	15.12	+0.15
Indice CAC 40	12.12	+0.10
Indice Nikkei	10.12	+0.08
Indice Hang Seng	8.12	+0.05
Indice ASX	6.12	+0.03
Indice TSE 100	5.12	+0.02
Indice BSE	4.12	+0.01
Indice KOSPI	3.12	+0.01
Indice SSE	2.12	+0.01
Indice HSI	1.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI	0.12	+0.01
Indice NSE	0.12	+0.01
Indice BSE	0.12	+0.01
Indice KOSPI	0.12	+0.01
Indice SSE	0.12	+0.01
Indice HSI		

Trasporto marittimo, il biocarburante HVO Diesel di Enilive disponibile nei porti di Genova e Ravenna

ROMA (ITALPRESS) Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti. foto IPA Agency (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



ROMA (ITALPRESS) - Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti. foto IPA Agency (ITALPRESS).

Cereali, granaglie e farine: Ravenna si conferma porto da record

In missione all'Exchange di Berlino, la più grande fiera mondiale del settore **RAVENNA**. Il **porto** di **Ravenna** ha una tradizione da punto di riferimento nella movimentazione di cereali, granaglie, farine e semi oleosi: è un traffico che, in media, vale più di cinque milioni di tonnellate annue. È per questo motivo che, «com'è avvenuto nelle ultime edizioni», l'Authority ravennate guidata dal commissario Francesco Benevolo ha ritenuto «strategico essere presenti a Berlino per l'edizione 2025 della manifestazione "European Commodities Exchange"», come viene sottolineato dal quartier generale dell'istituzione portuale romagnola, segnalando che «con circa 4mila operatori presenti da tutto il mondo», è questo il più importante evento di settore a livello globale. Si tratta dell'appuntamento internazionale al quale si danno convegno tutte le aziende del settore delle "commodities" alimentari a livello mondiale, insieme alle più importanti imprese della filiera logistica del comparto. Le "commodities" rappresentano un concetto di materie prime più estensivo, che va al di là dell'aspetto minerario e riguarda anche il settore delle produzioni agricole: si tratta di prodotti per i quali non importa chi li produce perché non vi

sono apprezzabili differenze qualitative fra l'uno e l'altro. Il direttore operativo dell'Autorità di Sistema Portuale, Mario Petrosino, presente alla fiera: «ale di 5,3 milioni di tonnellate, mette in evidenza che «in particolare l'anno corrente sta registrando un aumento dei prodotti cerealicoli movimentati e questo sta consolidando la nostra leadership nazionale con ottime previsioni fino a fine inverno». Petrosino precisa che «siamo stati l'unico **porto** italiano a partecipare, oltre ai grandi porti europei che movimentano quote significative di questi prodotti come Rotterdam, Le Havre, Bilbao, che sono porti di riferimento a livello europeo per questo settore». Aggiungendo poi: «Durante la Borsa Europea abbiamo avuto la possibilità di incontrare, insieme ai tanti operatori ravennati presenti, molti clienti del nostro scalo che ci hanno confermato l'efficienza logistica ed operativa del nostro **porto**. Posso affermare, senza paura di essere smentito, che il **porto** di **Ravenna** sarà in grado nel prossimo futuro di consolidare significativamente la sua leadership in questo settore merceologico strategico per il paese». Da parte del direttore operativo dell'Authority si afferma che «c'è stato grande interesse anche per i progetti di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria in corso di realizzazione, il che dimostra che ormai per tutte le grandi imprese la modalità ferroviaria sta diventando sempre più determinante».



In missione all'Exchange di Berlino, la più grande fiera mondiale del settore **RAVENNA**. Il porto di Ravenna ha una tradizione da punto di riferimento nella movimentazione di cereali, granaglie, farine e semi oleosi: è un traffico che, in media, vale più di cinque milioni di tonnellate annue. È per questo motivo che, «com'è avvenuto nelle ultime edizioni», l'Authority ravennate guidata dal commissario Francesco Benevolo ha ritenuto «strategico essere presenti a Berlino per l'edizione 2025 della manifestazione "European Commodities Exchange"», come viene sottolineato dal quartier generale dell'istituzione portuale romagnola, segnalando che «con circa 4mila operatori presenti da tutto il mondo», è questo il più importante evento di settore a livello globale. Si tratta dell'appuntamento internazionale al quale si danno convegno tutte le aziende del settore delle "commodities" alimentari a livello mondiale, insieme alle più importanti imprese della filiera logistica del comparto. Le "commodities" rappresentano un concetto di materie prime più estensivo, che va al di là dell'aspetto minerario e riguarda anche il settore delle produzioni agricole: si tratta di prodotti per i quali non importa chi li produce perché non vi sono apprezzabili differenze qualitative fra l'uno e l'altro. Il direttore operativo dell'Autorità di Sistema Portuale, Mario Petrosino, presente alla fiera: «ale di 5,3 milioni di tonnellate, mette in evidenza che «in particolare l'anno corrente sta registrando un aumento dei prodotti cerealicoli movimentati e questo sta consolidando la nostra leadership nazionale con ottime previsioni fino a fine inverno». Petrosino precisa che «siamo stati l'unico **porto** italiano a partecipare, oltre ai grandi porti europei che movimentano quote significative di questi prodotti come Rotterdam, Le Havre, Bilbao, che sono porti di riferimento a livello europeo per questo settore». Aggiungendo poi: «Durante la Borsa Europea abbiamo avuto la possibilità di incontrare, insieme ai tanti operatori ravennati presenti, molti clienti del nostro scalo che ci hanno confermato l'efficienza logistica ed operativa del

Enilive: il biocarburante HVO diesel per il trasporto marittimo è disponibile nei porti di Genova e Ravenna

Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti.



Enilive, società dedicata ai prodotti e ai servizi per la mobilità, annuncia che il biocarburante HVO diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive prevede di rendere disponibile la vendita dell'HVO per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante HVO diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti.

Ship 2 Shore
Ravenna

Il biofuel per navi del gruppo Eni è disponibile nei porti di Genova e Ravenna

Entro fine anno, l'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) prodotto nelle bioraffinerie della corporation italiana potrà essere consegnato, via bettolina, anche a Venezia Il gruppo Eni ha annunciato che il suo carburante di origine biologica per la navigazione, l'HVO diesel per uso marittimo, prodotto al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono già stati definiti dal cane a sei zampe' accordi per di fornitura con primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive la società operativa dell'Eni dedicata alla distribuzione dei combustibili per la mobilità prevede inoltre di rendere disponibile la vendita dell'HVO marittimo, nella stessa modalità, anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Si tratta di un carburante che sottolinea la corporation energetica italiana può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo, i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), a cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti. You may also be interested in.

Ship 2 Shore

Il biofuel per navi del gruppo Eni è disponibile nei porti di Genova e Ravenna

10/27/2025 14:20

Entro fine anno, l'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) prodotto nelle bioraffinerie della corporation italiana potrà essere consegnato, via bettolina, anche a Venezia Il gruppo Eni ha annunciato che il suo carburante di origine biologica per la navigazione, l'HVO diesel per uso marittimo, prodotto al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono già stati definiti dal 'cane a sei zampe' accordi per di fornitura con primari operatori dello shipping. Entro la fine dell'anno, Enilive - la società operativa dell'Eni dedicata alla distribuzione dei combustibili per la mobilità - prevede inoltre di rendere disponibile la vendita dell'HVO marittimo, nella stessa modalità, anche nel porto di Venezia. L'HVO (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Si tratta di un carburante che - sottolinea la corporation energetica italiana - può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo, i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di HVO. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), a cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti. You may also be interested in.

Shipping Italy

Ravenna

Eni annuncia disponibilità di biocarburante Hvo nei porti di Genova e Ravenna

Nicola Capuzzo

Porti All'elenco si aggiungerà a breve anche Venezia. Riduzione di emissioni compresa fra 60 e 90% per le navi di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il biocarburante Hvo diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. Lo ha reso noto Enilive, che prevede di rendere disponibile la vendita dell'Hvo per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia entro fine anno. L'Hvo (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante Hvo diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System ha spiegato una nota. Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di Hvo. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Porti All'elenco si aggiungerà a breve anche Venezia. Riduzione di emissioni compresa fra 60 e 90% per le navi di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il biocarburante Hvo diesel per la marina, al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina nei porti di Genova e Ravenna, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping". Lo ha reso noto Enilive, che prevede di rendere disponibile la vendita dell'Hvo per la marina nella stessa modalità anche nel porto di Venezia entro fine anno. L'Hvo (Hydrogenated Vegetable Oil, olio vegetale idrogenato) è prodotto nelle bioraffinerie Enilive di Venezia e Gela prevalentemente da materie prime di scarto, come oli esausti da cucina, grassi animali e residui dell'industria agroalimentare. Il biocarburante Hvo diesel può contribuire da subito alla decarbonizzazione del trasporto marittimo perché può essere impiegato in purezza nelle navi validate per il suo utilizzo, consentendo una riduzione delle emissioni climalteranti calcolate lungo la filiera dal 60% al 90% rispetto ai combustibili fossili tradizionali secondo i criteri stabili dalla Direttiva europea sulle Energie Rinnovabili, a seconda delle materie prime utilizzate, contribuendo così al raggiungimento degli obblighi previsti dal regolamento FuelEU Maritime e riducendo i costi imposti dall'Emission Trading System" ha spiegato una nota. "Con una capacità attuale di bioraffinazione di 1,65 milioni di tonnellate/anno, Enilive è tra i principali produttori europei di Hvo. Oltre alle bioraffinerie di Venezia e di Gela, i suoi asset industriali comprendono una bioraffineria in Louisiana (Stati Uniti d'America, joint venture partecipata al 50%), cui si aggiungeranno altre tre bioraffinerie attualmente in costruzione in Malesia, in Corea del Sud e in Italia, a Livorno. Entro il 2030 Enilive ha l'obiettivo di superare i 5 milioni di tonnellate di capacità di lavorazione per la produzione di biocarburanti". ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA

Il Tirreno (ed. Lucca-Viareggio-Versilia-Massa-Carrara)
Marina di Carrara

Spartitraffico nuovo da demolire: «Era inutile fin dall'inizio»

La critica del circolo Einaudi

Marina di Carrara La vicenda dello spartitraffico da rifare lungo viale Cristoforo Colombo «evoca tutti i possibili fantasmi dell'incapacità amministrativa». Lanmarco Laquidara del Circolo Culturale Luigi Einaudi Carrara interviene dopo che l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale - stazione appaltante dei lavori lungo viale Cristoforo che porteranno a una nuova viabilità per il traffico diretto al porto - ha annunciato che eliminerà i cordoli-spartitraffico appena fatti per la necessità di ampliare la carreggiata senza al contempo abbattere gli alberi del marciapiede della pineta di fronte ai cantieri navali di The Italian Sea Group.

«La cittadinanza ha dovuto subire per quasi due anni enormi disagi per un progetto che da subito appariva inutile - dice Laquidara -. Di quello spartitraffico nessuno sentiva l'esigenza, tantomeno appariva utile la nuova rotonda del Papema visto che una rotonda si poteva e si doveva fare al semaforo di via Rinchiosa. Non solo si è sprecato denaro pubblico per peggiorare la situazione ma i lavori vanno anche rifatti. E a pagare naturalmente non saranno i progettisti ma la collettività, con un ulteriore danno per tutti noi».

A questo punto, dice Laquidara, «sarebbe opportuno che le forze politiche della città intervenissero in modo deciso; almeno quelli di opposizione dovrebbero per lo meno avviare e curare una raccolta di firme per abolire lo spartitraffico e limitarsi a riasfaltare la strada dopo l'asportazione delle inutili e dannose strutture realizzate». E si domanda: «Dove siamo arrivati? La realtà a volte supera davvero l'immaginazione».



E' questa la Riforma Portuale che ci aspettavamo? L'opinione di Massimo Provinciali

LIVORNO - La bozza di documento della nuova riforma portuale è stata diffusa nei giorni scorsi suscitando commenti favorevoli o meno. Noi abbiamo chiesto a Massimo Provinciali, ex segretario generale dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, che di porti si è occupato nella sua carriera anche al ministero dei Trasporti, di manifestare, alla luce della sua lunga esperienza, il proprio parere. "È stato diffuso nei giorni scorsi un documento qualificato come bozza di riforma della legge 28 Gennaio 1994, n.84. Non è una novità: la povera legge, ormai ultratrentenne, è stata più volte sottoposta a manutenzione e anche questo Governo aveva da subito preannunciato qualche ritocco. Al di là di alcuni interventi di dettaglio, la novità di impianto è l'istituzione della società pubblica Porti d'Italia S.p.A., cui spetteranno, in estrema sintesi: a) lo svolgimento, in regime di concessione, dei servizi generali connessi alla realizzazione di opere infrastrutturali e di manutenzione ordinaria nei porti b) lo svolgimento, in regime di libero mercato, di attività di progettazione e realizzazione di infrastrutture portuali in Italia e all'estero, compresi servizi connessi. È sicuramente presto per fare un esame completo

ed approfondito del documento, ma certamente, se la bozza è attendibile, emergono alcuni elementi di riflessione che secondo me si possono compendiare in due domande: È quello che ci si aspettava? È quello di cui il Sistema portuale ha bisogno? Alla prima domanda mi pare molto semplice rispondere di no. Negli ultimi anni, proprio da parte dell'attuale maggioranza al Governo, si era spesso parlato della necessità di aumentare il margine di autonomia (in particolare finanziaria) e decentramento delle dinamiche portuali: si è addirittura ipotizzata la regionalizzazione delle Autorità di Sistema portuale, ma soprattutto il grande elemento di novità sembrava essere la loro possibile trasformazione in S.p.A. pubbliche per attribuire loro maggiore autonomia operativa (ad esempio, tramite la semplificazione mirata di alcuni passaggi del Codice degli appalti). Nel testo che circola non c'è nulla di tutto questo e invece spunta una spiazzante inversione di marcia: premesso che il focus viene incentrato tutto sulla parte infrastrutturale, le attività di realizzazione di nuove opere e di manutenzione straordinaria vengono sottratte alle AdSp e affidate per legge ad un nuovo soggetto, la Porti d'Italia S.p.A., figlia del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze. È evidente l'avocazione al centro non solo delle politiche infrastrutturali portuali, ma anche della conseguente fase realizzativa, altro che maggiore autonomia! Ora, mentre la prima azione può rappresentare un rimedio al fatto che mancasse un serio coordinamento che impedisse ridondanze e doppioni (la Conferenza dei Presidenti evidentemente non è stata efficace sul punto), la centralizzazione della fase realizzativa ha il sapore della bacchettata nei confronti delle AdSp che evidentemente sono andate troppo a rilento nell'opera di modernizzazione



Messaggero Marittimo

Livorno

degli asset. Che poi questo possa essere avvenuto per incapacità del management oppure per colpa della farraginosità delle procedure di approvazione dei Piani regolatori portuali, di una male applicata (a volte) tutela ambientale o del groviglio delle disposizioni del Codice degli appalti (e quindi era lì che si poteva intervenire), è evidentemente risultato indifferente. Ora, ad un vecchio statalista ministeriale come me, può andare anche bene che si sia recuperato un po' di centralismo con riferimento a porti che devono rappresentare l'Italia nella competizione internazionale, però, a mio parere, era sufficiente (oltre ad espungere dal sistema porti e porticcioli di rilevanza regionale che consuma risorse senza apportare benefici nei traffici), recuperare tale centralità sotto il profilo delle scelte strategiche. In altre parole, una volta organizzato un percorso per il quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti abbia la possibilità di approvare, sul piano politico/strategico, i Piani regolatori portuali, i Piani operativi triennali ed i Bilanci di previsione, con allegati i Programmi triennali delle opere, tutti documenti che dovrebbero essere attuativi del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, a sua volta porzione del Piano generale dei trasporti, ebbene, la fase realizzativa poteva tranquillamente essere lasciata alle AdSp. Quindi il primo dato è una evidente inversione di tendenza rispetto all'ipotizzato aumento di autonomia operativa delle AdSp. E veniamo alla seconda domanda: è la novità di cui il Sistema portuale sentiva il bisogno? Allora, se per economie di scala e condivisione del know how, si ritiene utile l'istituzione di una sorta di General contractor, forse la cosa può avere un senso. Il tema è che Porti d'Italia sembra essere qualcosa di più e con una evidente ingerenza nelle attività proprie delle AdSp. In particolare, sembra essere un soggetto che reciterà più ruoli in commedia. A parte il fatto che alla Società risulta attribuita anche una non meglio specificata competenza nella cura delle strategie di marketing e di promozione della Rete italiana della portualità, il dato di maggior impatto è che Porti d'Italia parteciperà con un proprio rappresentante sia nell'Organismo di partenariato che nel Comitato di gestione, qui addirittura con diritto di voto non solo in materia di Documento di pianificazione strategica e Piano regolatore portuale, ma soprattutto in materia di rilascio di autorizzazioni e concessioni demaniali per l'esercizio delle operazioni portuali. È quindi un soggetto che, lungi dal limitarsi a coordinare e partecipare alla realizzazione delle opere portuali, partecipa al governo del porto nel suo core business, ovvero la logistica. Se si pensa che la bozza in esame prevede anche l'ingresso nel Comitato di gestione di un componente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riesce davvero complesso comprendere l'inserimento così impattante nell'organo di amministrazione dell'AdSp, di un soggetto di diritto privato, sia pure di proprietà pubblica. Resta poi da verificare e chiarire bene la relazione tra i diversi strumenti di pianificazione (DPSS, PRP, Piano delle opere) e gli strumenti di attuazione, a partire dall'Accordo di programma tra Ministero infrastrutture e trasporti e Porti d'Italia, posto che ad una prima lettura sembra prodursi un circolo vizioso il cui padre è il tanto evocato Piano generale dei trasporti, al quale non so se qualcuno stia lavorando. Ecco, se si pensa che ci si immaginava una rivisitazione delle regole relative al lavoro portuale dopo le criticità poste in evidenza dalla

Messaggero Marittimo

Livorno

pandemia e ci si aspettava soluzioni alla trasformazione delle dinamiche commerciali che sono passate dal rapporto Terminalista/Armatore al proliferare dell'integrazione verticale con armatori che, direttamente o tramite società controllate, sono scesi a terra per gestire propri terminal dedicati, diciamo che questa bozza di riforma rappresenta a mio personalissimo parere, un bicchiere mezzo vuoto: può portare innovazioni positive, ma al prezzo dell'introduzione nello scenario di un nuovo e complesso soggetto che assomma importanti funzioni in chiave di centralizzazione delle scelte e delle azioni attuative. È fantascienza ipotizzare che il prossimo passo potrebbe essere il superamento delle AdSp per come le conosciamo e la loro sostituzione con Uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, come sono già i Provveditorati alle opere pubbliche e le Direzioni territoriali della Motorizzazione civile? Chiudo con una preghiera: in questi 30 anni la legge n.84/1994 è stata sottoposta a numerosi interventi di chirurgia estetica che, come spesso avviene, ne hanno trasformato immagine ed identità fino a renderla un innaturale Frankenstein. È troppo chiedere che la si consideri definitivamente superata dopo aver dignitosamente adempiuto al proprio compito e approvare una legge nuova di zecca di riordino della portualità?"

Marche: Acquaroli presenta la nuova Giunta. Baldelli ai trasporti e Bugaro a ZES, porti e interporti

(FERPRESS) Ancona, 27 OTT A Palazzo RaffaBuello, sede della Regione Marche ad Ancona, si è tenuta la conferenza stampa di presentazione dei nuovi assessori regionali. Il presidente della Regione, Francesco Acquaroli ha firmato il decreto con il quale vengono conferite le deleghe assessorili e sono stati resi noti i nomi della nuova squadra e l'assetto delle competenze. Il decreto è il primo provvedimento del presidente della Regione. Acquaroli ha dichiarato che la fase inaugurale dell'esecutivo partirà con sei assessori, poi si passerà ad otto, in attuazione della recente legge regionale che consente un ampliamento della giunta fino a otto componenti. «Abbiamo costruito una squadra giovane, competente e motivata ha detto il presidente. Una squadra che dovrà dare continuità a un lavoro già impostato e che da oggi dovrà affrontare le sfide future. Ringrazio la Giunta uscente per il grande lavoro svolto in anni complessi, segnati da pandemia, alluvioni e difficoltà economiche. Se siamo qui è merito del lavoro fatto insieme. Il confronto per la formazione della nuova giunta è servito per individuare il giusto equilibrio politico e territoriale, valorizzando esperienze e competenze maturate sul territorio e che hanno avuto un grande riconoscimento. Il presidente Acquaroli ha deciso di tenere, in questa prima fase, le deleghe a ricostruzione, turismo, cultura e commercio e alla ricostruzione. Abbiamo la volontà di ampliare la Giunta il prima possibile, a invarianza di spesa ha proseguito per dare più forza e più risposte alle esigenze dei cittadini e dei territori, per costruire una squadra più numerosa e rappresentativa, con maggiore tempo e attenzione da dedicare alle competenze regionali, capace di interpretare le esigenze delle comunità locali e di offrire risposte concrete e tempestive. Guardando ai prossimi cinque anni, il presidente ha proseguito dicendo: I giovani, i marchigiani del futuro, saranno la nostra principale attenzione e dunque vogliamo concentrarci sulla formazione e sul mondo economico e produttivo. E continueremo a lavorare per la sanità, insieme allo sviluppo della regione, al miglioramento dei servizi e dei collegamenti. Il presidente in conclusione ha sottolineato che la riconferma elettorale è un'emozione ancora più grande della prima volta: dà consapevolezza, responsabilità e la voglia di completare il lavoro iniziato. Mi fa piacere sottolineare che, pur considerando che viviamo in un periodo caratterizzato da un forte astensionismo in termini generali, finora la nostra è stata la regione con la partecipazione al voto più alta. È un segno di fiducia e di vitalità democratica. Ringrazio tutte le forze politiche e civiche e i candidati che ci hanno sostenuto: il loro contributo è stato fondamentale. A tutti gli assessori ho chiesto una sola cosa: dare il massimo. Il risultato elettorale ci consegna una grande soddisfazione, ma anche una responsabilità superiore. Dobbiamo impegnarci ancora di più per dare risposte rapide, concrete e all'altezza delle aspettative dei marchigiani». Il presidente Acquaroli più precisamente



ha deciso di riservarsi le competenze relative a: rapporti con le istituzioni internazionali, comunitarie, nazionali e locali, rapporti con il capoluogo regionale, programmazione, affari generali, istituzionali e legali, sistema statistico, persone giuridiche private, ordinamento dell'informazione e della comunicazione, nomine, ricostruzione, turismo, borghi, commercio, fiere e mercati, tutela dei consumatori, valorizzazione dei beni culturali, promozione e organizzazione delle attività culturali, musei e biblioteche, spettacolo ed eventi.

Porto antico, sfilata delle navi vip: l'inchino al presidente Mattarella (che sarà ad Ancona il 4 novembre)

di Beatrice Offidani martedì 28 ottobre 2025, 04:20 2 Minuti di Lettura

ANCONA Le prime ad attraccare sono state la nave Etna e la fregata Federico Martinengo della Marina Militare. Sabato, invece, sarà la volta del pattugliatore d'alto mare Bruno Gregoretti, che fa capo alle capitanerie di **porto** e alla guardia costiera. Già da ieri si ergevano imponenti al **porto** antico, con la collina del Guasco alle spalle, mentre il sole le illuminava. La città è già in fermento per l'arrivo del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, previsto per la prossima settimana, quando il capo dello Stato sarà ad Ancona per la festa delle forze armate. Il palcoscenico del **porto** antico inizia già a delinearsi. **APPROFONDIMENTI IL REPORTAGE** Topi morti e bidoni stracolmi a due passi da corso Garibaldi: qualcuno salvi piazza Stamira I **RAID** Furti di auto, una scia continua a Castelfidardo: il ladro ripreso dalle telecamere I vascelli La prima che si scorge è l'Etna, una nave logistica rifornitrice per le imbarcazioni militari, attraccata lo scorso 24 ottobre. È dotata di due tubi sospesi, che servono alle altre per fare rifornimento mentre sono impegnate in una missione. In questo modo non è necessario che le navi rientrino in **porto**. L'ultima missione dell'Etna, che ha un equipaggio di circa 160 militari, è stata a Salonicco, in Grecia. Da Ancona poi ripartirà alla volta di Brindisi. In questi giorni fungerà da nave caserma: qui dormiranno tutte le persone della Marina che saranno impegnate nella cerimonia. La scorta Dall'altro lato, invece, è ormeggiata la fregata multiruolo Martinengo, che si occupa di missioni di scorta. Il suo compito principale è quello di affiancare i nostri mercantili nel canale di Suez, in modo da proteggerli dagli attacchi dei pirati. Anche qui lavorano tra i 130 e i 160 militari. L'ultima ad arrivare sarà la Bruno Gregoretti, delle capitanerie di **porto** e della guardia costiera, che si posizionerà in banchina tra le due navi della Marina. «È un'imbarcazione lunga quasi 70 metri che viene impiegata per missioni di tutela della pesca in tutto il Mediterraneo - spiega l'ammiraglio Vincenzo Vitale - A bordo lavorano esperti provenienti da tutta Europa, in quanto ha un legame particolare con l'agenzia europea della pesca marittima, che lavora sotto l'ombrello della Commissione europea». La Gregoretti, quando è ferma, sosta a Napoli. Per la maggior parte dell'anno gira per i nostri mari ed è impegnata per tutelare al massimo tutte le specie, in particolare i pesci pelagici. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



di Beatrice Offidani martedì 28 ottobre 2025, 04:20 2 Minuti di Lettura **ANCONA** Le prime ad attraccare sono state la nave Etna e la fregata Federico Martinengo della Marina Militare. Sabato, invece, sarà la volta del pattugliatore d'alto mare Bruno Gregoretti, che fa capo alle capitanerie di porto e alla guardia costiera. Già da ieri si ergevano imponenti al porto antico, con la collina del Guasco alle spalle, mentre il sole le illuminava. La città è già in fermento per l'arrivo del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, previsto per la prossima settimana, quando il capo dello Stato sarà ad Ancona per la festa delle forze armate. Il palcoscenico del porto antico inizia già a delinearsi. **APPROFONDIMENTI IL REPORTAGE** Topi morti e bidoni stracolmi a due passi da corso Garibaldi: qualcuno salvi piazza Stamira I **RAID** Furti di auto, una scia continua a Castelfidardo: il ladro ripreso dalle telecamere I vascelli La prima che si scorge è l'Etna, una nave logistica rifornitrice per le imbarcazioni militari, attraccata lo scorso 24 ottobre. È dotata di due tubi sospesi, che servono alle altre per fare rifornimento mentre sono impegnate in una missione. In questo modo non è necessario che le navi rientrino in porto. L'ultima missione dell'Etna, che ha un equipaggio di circa 160 militari, è stata a Salonicco, in Grecia. Da Ancona poi ripartirà alla volta di Brindisi. In questi giorni fungerà da nave caserma: qui dormiranno tutte le persone della Marina che saranno impegnate nella cerimonia. La scorta Dall'altro lato, invece, è ormeggiata la fregata multiruolo Martinengo, che si occupa di missioni di scorta. Il suo compito principale è quello di affiancare i nostri mercantili nel canale di Suez, in modo da proteggerli dagli attacchi dei pirati. Anche qui lavorano tra i 130 e i 160 militari. L'ultima ad arrivare sarà la Bruno Gregoretti, delle capitanerie di porto e della guardia costiera, che si posizionerà in banchina tra le due navi della Marina. «È un'imbarcazione lunga quasi 70 metri che viene impiegata per missioni di tutela della pesca in tutto il

Portlink, il Tar dà ragione a CSP

Il Tribunale ha dichiarato la nullità della lex specialis e di tutti gli atti che la compongono, inerenti la procedura per l'affidamento "in concessione mediante procedura aperta di servizi di trasporto pubblico dei passeggeri delle navi da crociera scalanti nel Porto di Civitavecchia" Redazione Web CIVITAVECCHIA

- La Civitavecchia servizi pubblici srl comunica che il Tar Lazio Roma con sentenza numero 18701/2025, accogliendo il ricorso proposto dalla presidente, avvocato Francesca Romana Tomaselli, e dal nuovo Cda della società appena insediatosi, con l'ausilio dell'avvocato di fiducia Francesco Antonio Caputo, ha dichiarato la nullità della lex specialis e di tutti gli atti che la compongono, inerenti la procedura indetta per l'affidamento "in concessione mediante procedura aperta di servizi di trasporto pubblico dei passeggeri delle navi da crociera scalanti nel Porto di Civitavecchia. - periodo dal 01.01.2025 al 31.12.2041 C.I.G.: B26A109248". «La sentenza - spiegano da Csp - rappresenta una vittoria di grande importanza per la Società che aveva visto ledere il proprio interesse legittimo proprio dall'espletamento della gara suddetta. La Presidente e il CdA esprimono il proprio ringraziamento per il lavoro svolto al difensore di fiducia e a tutto lo staff tecnico che ha collaborato a questo grandioso risultato». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

CivOnline

Portlink, il Tar dà ragione a CSP



10/27/2025 16:14

Il Tribunale ha dichiarato la nullità della lex specialis e di tutti gli atti che la compongono, inerenti la procedura per l'affidamento "in concessione mediante procedura aperta di servizi di trasporto pubblico dei passeggeri delle navi da crociera scalanti nel Porto di Civitavecchia" Redazione Web CIVITAVECCHIA - La Civitavecchia servizi pubblici srl comunica che il Tar Lazio Roma con sentenza numero 18701/2025, accogliendo il ricorso proposto dalla presidente, avvocato Francesca Romana Tomaselli, e dal nuovo Cda della società appena insediatosi, con l'ausilio dell'avvocato di fiducia Francesco Antonio Caputo, ha dichiarato la nullità della lex specialis e di tutti gli atti che la compongono, inerenti la procedura indetta per l'affidamento "in concessione mediante procedura aperta di servizi di trasporto pubblico dei passeggeri delle navi da crociera scalanti nel Porto di Civitavecchia. - periodo dal 01.01.2025 al 31.12.2041 C.I.G.: B26A109248". «La sentenza - spiegano da Csp - rappresenta una vittoria di grande importanza per la Società che aveva visto ledere il proprio interesse legittimo proprio dall'espletamento della gara suddetta. La Presidente e il CdA esprimono il proprio ringraziamento per il lavoro svolto al difensore di fiducia e a tutto lo staff tecnico che ha collaborato a questo grandioso risultato». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Portlink, il Tar dà ragione a CSP

CIVITAVECCHIA - La **Civitavecchia** servizi pubblici srl comunica che il Tar Lazio Roma con sentenza numero 18701/2025, accogliendo il ricorso proposto dalla presidente, avvocato Francesca Romana Tomaselli, e dal nuovo Cda della società appena insediatosi, con l'ausilio dell'avvocato di fiducia Francesco Antonio Caputo, ha dichiarato la nullità della lex specialis e di tutti gli atti che la compongono, inerenti la procedura indetta per l'affidamento "in concessione mediante procedura aperta di servizi di trasporto pubblico dei passeggeri delle navi da crociera scalanti nel **Porto** di **Civitavecchia**. - periodo dal 01.01.2025 al 31.12.2041 C.I.G.: B26A109248".

«La sentenza - spiegano da Csp - rappresenta una vittoria di grande importanza per la Società che aveva visto ledere il proprio interesse legittimo proprio dall'espletamento della gara suddetta. La Presidente e il CdA esprimono il proprio ringraziamento per il lavoro svolto al difensore di fiducia e a tutto lo staff tecnico che ha collaborato a questo grandioso risultato».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Portlink, il Tar dà ragione a CSP



10/27/2025 18:09

CIVITAVECCHIA - La Civitavecchia servizi pubblici srl comunica che il Tar Lazio Roma con sentenza numero 18701/2025, accogliendo il ricorso proposto dalla presidente, avvocato Francesca Romana Tomaselli, e dal nuovo Cda della società appena insediatosi, con l'ausilio dell'avvocato di fiducia Francesco Antonio Caputo, ha dichiarato la nullità della lex specialis e di tutti gli atti che la compongono, inerenti la procedura indetta per l'affidamento "in concessione mediante procedura aperta di servizi di trasporto pubblico dei passeggeri delle navi da crociera scalanti nel Porto di Civitavecchia. - periodo dal 01.01.2025 al 31.12.2041 C.I.G.: B26A109248". «La sentenza - spiegano da Csp - rappresenta una vittoria di grande importanza per la Società che aveva visto ledere il proprio interesse legittimo proprio dall'espletamento della gara suddetta. La Presidente e il CdA esprimono il proprio ringraziamento per il lavoro svolto al difensore di fiducia e a tutto lo staff tecnico che ha collaborato a questo grandioso risultato».

©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Traiana vuole estendere la sua concessione portuale a Civitavecchia

Porti Chiesto all'Adsp un prolungamento di cinque anni, ma per l'Art il Pef presentato è incoerente col piano di ammortamenti di REDAZIONE SHIPPING ITALY Traiana, storica società che a **Civitavecchia** gestisce un terminal multipurpose su circa 50mila mq di piazzali adiacenti alla banchina 23 su cui opera in esclusiva, ha chiesto all'Autorità di sistema portuale di prolungare di cinque anni (dal 2032 al 2037) la concessione e di ampliarne anche il relativo sedime demaniale. La circostanza emerge dal parere rilasciato in proposito dall'Autorità di regolazione dei trasporti, che, "rimessa all'AdSP, in quanto concedente, ogni verifica di ammissibilità ed ogni valutazione in merito all'effettiva necessità degli adeguamenti proposti ai fini del mantenimento della funzionalità della concessione", è chiamata invece a valutare la coerenza della istanza con il Pef - Piano economico e finanziario della concessione. Sul punto, stando al parere del garante, qualcosa andrà rivisto nell'istanza di Traiana, dato che l'Art ha segnalato una "discrepanza riguardo all'orizzonte temporale della concessione" tra Pef e piano degli ammortamenti. Quest'ultimo, scrive infatti l'Art, "si conclude al 2044, pertanto l'ammortamento degli investimenti appare completarsi in data successiva a quella che risulterebbe la scadenza della concessione se venisse accolta l'istanza di estensione (2037). All'anno 2037, inoltre, risultano ancora immobilizzazioni materiali per 5.596.787, derivanti non solo dal mancato completo ammortamento dei nuovi investimenti, ma presumibilmente anche da ulteriori investimenti previsti ed effettuati precedentemente". Secondo il garante "tali circostanze appaiono in contrasto con le disposizioni, nonché con la ratio generale, delle norme applicabili in materia di commisurazione della durata delle concessioni al piano degli investimenti, atte anche ad evitare il costituirsi di oneri di subentro in capo ai nuovi concessionari alla scadenza della concessione. In definitiva, appare necessario che il piano di investimenti ed il relativo periodo di ammortamento risultino coerenti con l'estensione della durata della concessione di cui trattasi". Di fatto, considerando che regolamento concessioni e linee guida non consentono estensioni superiori ai cinque anni, Traiana dovrà rivedere al ribasso il proprio piano di investimenti, affinché nel 2037, quando giocoforza si dovrà procedere ad evidenza pubblica nel riassegnare la concessione, non risultino in capo a eventuali soggetti interessati all'area oneri di subentro. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI Torna CONTAINER ITALY: domanda e offerta di spedizioni s'incontrano a Milano il 21 Novembre.



Porti Chiesto all'Adsp un prolungamento di cinque anni, ma per l'Art il Pef presentato è incoerente col piano di ammortamenti di REDAZIONE SHIPPING ITALY Traiana, storica società che a Civitavecchia gestisce un terminal multipurpose su circa 50mila mq di piazzali adiacenti alla banchina 23 su cui opera in esclusiva, ha chiesto all'Autorità di sistema portuale di prolungare di cinque anni (dal 2032 al 2037) la concessione e di ampliarne anche il relativo sedime demaniale. La circostanza emerge dal parere rilasciato in proposito dall'Autorità di regolazione dei trasporti, che, "rimessa all'AdSP, in quanto concedente, ogni verifica di ammissibilità ed ogni valutazione in merito all'effettiva necessità degli adeguamenti proposti ai fini del mantenimento della funzionalità della concessione", è chiamata invece a valutare la coerenza della istanza con il Pef - Piano economico e finanziario della concessione. Sul punto, stando al parere del garante, qualcosa andrà rivisto nell'istanza di Traiana, dato che l'Art ha segnalato una "discrepanza riguardo all'orizzonte temporale della concessione" tra Pef e piano degli ammortamenti. Quest'ultimo, scrive infatti l'Art, "si conclude al 2044, pertanto l'ammortamento degli investimenti appare completarsi in data successiva a quella che risulterebbe la scadenza della concessione se venisse accolta l'istanza di estensione (2037). All'anno 2037, inoltre, risultano ancora immobilizzazioni materiali per 5.596.787, derivanti non solo dal mancato completo ammortamento dei nuovi investimenti, ma presumibilmente anche da ulteriori investimenti previsti ed effettuati precedentemente". Secondo il garante "tali circostanze appaiono in contrasto con le disposizioni, nonché con la ratio generale, delle norme applicabili in materia di commisurazione della durata delle concessioni al piano degli investimenti, atte anche ad evitare il costituirsi di oneri di subentro in capo ai nuovi concessionari alla scadenza della concessione. In definitiva, appare necessario che

Sea Reporter

Napoli

Aereo superleggero precipita in mare nel porto di Napoli

Sul posto sono intervenute due unità navali e una squadra via terra mettendo in salvo i dei due membri dell'equipaggio, sotto il coordinamento dell' Ammiraglio Gaetano Andora, comandante del porto di Napoli. Secondo le prime informazioni ufficiali, il velivolo durante la traversata ha avuto un guasto al motore, rendendo immediatamente necessario l'intervento delle squadre di soccorso. Il Cessna dotato di pattini per l'ammarraggio è stato trainato ai Cantieri Navali Meridionali, dal Gruppo Ormeggiatori del Porto di Napoli- coordinato da Mario Ciampaglia presidente della Cooperativa, nata nel 1929 che svolge anche attività di supporto al corpo delle Capitanerie di Porto e della Guardia Costiera, offrendo servizi di soccorso marittimo e assistenza alle imbarcazioni in difficoltà.



Il Nautilus

Bari

Francesco Mastro è il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, Francesco Mastro. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. "Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente- per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema - Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli - per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura". "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del Sistema avranno pari attenzione- ha dichiarato Mastro-. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali". Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. "Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, - ha detto- che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un Sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo". Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'Ente. "Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale, - ha dichiarato- ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'Ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare



Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, Francesco Mastro. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. "Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente- per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema - Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli - per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura". "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del Sistema avranno pari attenzione- ha dichiarato Mastro-. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali". Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. "Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, - ha detto- che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un Sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire

Il Nautilus

Bari

insieme le sfide che ci attendono". Per quanto attiene l'indirizzo che intende dare alla sua azione amministrativa vi sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. "Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità- ha detto. Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici - merci e passeggeri - e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro". Nel corso del suo intervento, il Presidente ha sottolineato l'urgenza di procedere speditamente con le tante opere già avviate e di imprimere un'accelerazione a quelle ancora in fase di programmazione, in tutti i porti del **sistema**. **Mastro**, inoltre, ha annunciato la volontà di rivolgere una particolare attenzione nei confronti del comparto della portualità turistica e diportistica, considerato strategico per lo sviluppo del territorio. I dati parlano chiaro: in Puglia, ha detto, la nautica da diporto genera oltre 300 milioni di euro di indotto all'anno. Si tratta di un settore che attiva occupazione, servizi, turismo di qualità e una filiera ampia che coinvolge le comunità costiere, contribuendo in modo concreto alla crescita economica di tutto il territorio. "Sarò al fianco di operatori, imprese, istituzioni e cittadini- ha concluso **Mastro**. Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme". Foto/video: S.C.

Porto di Barletta, partiti i lavori per la nuova illuminazione del Braccio di Levante

Le luci a led offrono ottima visibilità e al tempo stesso fanno risparmiare BARLETTA. Un nuovo sistema di illuminazione per il Braccio di Levante nel porto di Barletta con nuovi lampioni dalla radice fino alla punta del molo: le nuove luci a led che permettono di cogliere due piccioni con una fava, visto che al tempo stesso consentono di avere una visibilità perfetta di tutta la zona ma anche di limitare significativamente l'impatto nei consumi energetici. L'Authority di Bari - che ha competenza anche sullo scalo di Barletta - informa che nei giorni scorsi sono iniziati i lavori di installazione. «È un intervento predisposto e pagato interamente dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale», dicono dalla sede dell'istituzione pugliese, segnalando che «rientra nel più ampio e complessivo progetto di ripristino delle condizioni di sicurezza nell'area della infrastruttura portuale». È da precisare che «il cancello provvisorio installato continuerà a delimitare l'area di cantiere, fino a quando non verranno ripristinate tutte le condizioni di sicurezza: una volta completato il programma, - si afferma - il cancello verrà rimosso e sarà restituito alla collettività uno dei luoghi simbolo del territorio che sarà reso perfettamente fruibile e sicuro».

Al lavoro di installazione dei punti luminosi si aggiungono anche altri tasselli dell'intervento dell'Autorità di Sistema: l'installazione di telecamere; il rifacimento del sedime stradale; la collocazione di corrimano che delimitino il percorso pedonale. Dall'Authority barese si tiene a ricordare che la decisione di interdire fisicamente l'accesso al Molo di Levante è stata adottata per «imprescindibili ragioni di sicurezza»: è in questa zona che, nel luglio scorso, un uomo è rimasto ferito in una sparatoria; è in questa zona che vi sono state «numerosissime segnalazioni di attività illecite». In realtà, l'accesso al molo di Levante - viene sottolineato - è vietato da anni in forza di una ordinanza del novembre di cinque anni fa emessa dalla Capitaneria di Porto: era stato deciso di consentire l'accesso esclusivamente ai mezzi e al personale del Comune di Barletta, della stessa Capitaneria, dell'Authority e delle forze di polizia e di soccorso, sia per ragioni di sicurezza marittima sia per l'assenza delle necessarie condizioni di sicurezza. Con l'intenzione di rimediare a tali criticità, nel maggio 2020 l'Autorità di Sistema Portuale e il Comune di Barletta avevano sottoscritto un protocollo d'intesa che aveva lo scopo di riqualificare l'area: l'ente portuale si era assunto l'impegno di contribuire «nella misura massima di 600mila euro»; per il Comune avrebbe provveduto a progettare i lavori e a fare l'appalto dei lavori. L'intervento complessivo è stato condiviso non solo con il Comune ma anche con la prefettura e la Questura, oltre che con la Capitaneria di Porto di Barletta: sarà finanziato - viene puntualizzato - sia con i 600mila euro già destinati a tale scopo con l'intesa sottoscritta cinque anni



Le luci a led offrono ottima visibilità e al tempo stesso fanno risparmiare BARLETTA. Un nuovo sistema di illuminazione per il Braccio di Levante nel porto di Barletta con nuovi lampioni dalla radice fino alla punta del molo: le nuove luci a led che permettono di cogliere due piccioni con una fava, visto che al tempo stesso consentono di avere una visibilità perfetta di tutta la zona ma anche di limitare significativamente l'impatto nei consumi energetici. L'Authority di Bari - che ha competenza anche sullo scalo di Barletta - informa che nei giorni scorsi sono iniziati i lavori di installazione. «È un intervento predisposto e pagato interamente dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale», dicono dalla sede dell'istituzione pugliese, segnalando che «rientra nel più ampio e complessivo progetto di ripristino delle condizioni di sicurezza nell'area della infrastruttura portuale». È da precisare che «il cancello provvisorio installato continuerà a delimitare l'area di cantiere, fino a quando non verranno ripristinate tutte le condizioni di sicurezza: una volta completato il programma, - si afferma - il cancello verrà rimosso e sarà restituito alla collettività uno dei luoghi simbolo del territorio che sarà reso perfettamente fruibile e sicuro». Al lavoro di installazione dei punti luminosi si aggiungono anche altri tasselli dell'intervento dell'Autorità di Sistema: l'installazione di telecamere; il rifacimento del sedime stradale; la collocazione di corrimano che delimitino il percorso pedonale. Dall'Authority barese si tiene a ricordare che la decisione di interdire fisicamente l'accesso al Molo di Levante è stata adottata per «imprescindibili ragioni di sicurezza»: è in questa zona che, nel luglio scorso, un uomo è rimasto ferito in una sparatoria; è in questa zona che vi sono state «numerosissime segnalazioni di attività illecite». In realtà, l'accesso al molo di Levante - viene sottolineato - è vietato da anni in forza di una ordinanza del novembre di cinque anni fa emessa dalla Capitaneria di Porto: era stato deciso di

La Gazzetta Marittima

Bari

fa tra il sindaco Cannito e il presidente dell'epoca dell'ente **portuale**, Ugo Patroni Griffi, sia, se necessario, con ulteriori fondi che si stanno reperendo. Queste le parole del commissario straordinario dell'Authority, Francesco Mastro: «È un sacrificio necessario ancorché temporaneo: una volta completato il nostro intervento, la cittadinanza potrà tornare a fruire di una delle aree più belle e caratteristiche del territorio. Ma lo farà in totale sicurezza. Non vogliamo che una passeggiata spensierata debba mai trasformarsi in un attentato alla sicurezza e all'incolumità di adulti e bambini».

la cerimoni A

Mastro si è insediato all'Autorità portuale

Si è insediato **Francesco Mastro**, presidente dell'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale**. Per la sua prima conferenza stampa ha scelto Brindisi, «per dare un segnale di pari attenzione a tutti i porti». «Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità - ha detto - La crescita dei traffici (merci e passeggeri) e la tutela ambientale devono procedere insieme, in un percorso virtuoso, con il supporto delle nuove tecnologie. Soltanto porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare nuovi posti di lavoro».



Port News

Bari

Francesco Mastro si presenta alla stampa

Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, **Francesco Mastro**. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente- per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura. Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del

Sistema avranno pari attenzione- ha dichiarato **Mastro**-. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali. Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, ha detto- che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un Sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo. Nel suo intervento, inoltre, **Mastro**, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'Ente. Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale, ha dichiarato- ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'Ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono. Per quanto attiene l'indirizzo che intende dare alla sua azione amministrativa vi sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. Al centro della mia azione



Port News

Bari

ci sarà la sostenibilità- ha detto. Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici merci e passeggeri e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro. Nel corso del suo intervento, il Presidente ha sottolineato l'urgenza di procedere speditamente con le tante opere già avviate e di imprimere un'accelerazione a quelle ancora in fase di programmazione, in tutti i porti del sistema. **Mastro**, inoltre, ha annunciato la volontà di rivolgere una particolare attenzione nei confronti del comparto della portualità turistica e diportistica, considerato strategico per lo sviluppo del territorio. I dati parlano chiaro: in Puglia, ha detto, la nautica da diporto genera oltre 300 milioni di euro di indotto all'anno. Si tratta di un settore che attiva occupazione, servizi, turismo di qualità e una filiera ampia che coinvolge le comunità costiere, contribuendo in modo concreto alla crescita economica di tutto il territorio. Sarò al fianco di operatori, imprese, istituzioni e cittadini- ha concluso **Mastro**. Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme.

Francesco Mastro è il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Tra le priorità, crescita dei traffici, sostenibilità ambientale e costante confronto con operatori e comunità portuali. Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, **Francesco Mastro**. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. " Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente - per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro **Sistema** - Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli - per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura". "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del **Sistema** avranno pari attenzione- ha dichiarato **Mastro** -. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero **Sistema** dell'**Adriatico Meridionale**, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali". Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. " Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, - ha detto - che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un **Sistema portuale** dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo". Nel suo intervento, inoltre, **Mastro**, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'Ente. " Fin dal 2017, anno in cui sono nate le **Autorità di Sistema Portuale**, - ha dichiarato - ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato **Portuale** di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'Ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'**Autorità**, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo



Tra le priorità, crescita dei traffici, sostenibilità ambientale e costante confronto con operatori e comunità portuali. Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, Francesco Mastro. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. " Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente - per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema - Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli - per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura". "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del Sistema avranno pari attenzione: ha dichiarato Mastro -. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali". Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. " Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, - ha detto - che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un

Puglia Live

Bari

capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono". Per quanto attiene l'indirizzo che intende dare alla sua azione amministrativa vi sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia . "Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità- ha detto . Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici - merci e passeggeri - e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro". Nel corso del suo intervento, il Presidente ha sottolineato l'urgenza di procedere speditamente con le tante opere già avviate e di imprimere un'accelerazione a quelle ancora in fase di programmazione, in tutti i porti del **sistema**. **Mastro**, inoltre, ha annunciato la volontà di rivolgere una particolare attenzione nei confronti del comparto della portualità turistica e diportistica, considerato strategico per lo sviluppo del territorio. I dati parlano chiaro: in Puglia, ha detto, la nautica da diporto genera oltre 300 milioni di euro di indotto all'anno. Si tratta di un settore che attiva occupazione, servizi, turismo di qualità e una filiera ampia che coinvolge le comunità costiere, contribuendo in modo concreto alla crescita economica di tutto il territorio. "Sarò al fianco di operatori, imprese, istituzioni e cittadini- ha concluso **Mastro** . Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme".

Il nuovo presidente dell'Autorità portuale: "Presto nuovi terminal negli scali"

In cima al cronoprogramma le priorità legate ai lavori da realizzare. A Bari la consegna del nuovo terminal crociere prevista per dicembre. A Brindisi il rinnovo dei terminal riguarderà sia i traghetti sia le navi da crociera. E' stato appena nominato il nuovo presidente dell'Autorità Portuale Mare Adriatico Meridionale, **Francesco Mastro**. In cima al cronoprogramma ci sono le priorità legate ai lavori da realizzare in tutti gli scali. Il mandato di **Mastro** include i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli. Se a Bari ci sarà da approvare in tempi brevi il nuovo piano regolatore con la consegna del nuovo terminal crociere prevista per dicembre, a Brindisi il rinnovo dei terminal riguarderà sia i traghetti sia le navi da crociera, complice il rilascio della concessione a Msc. Il volume dei traffici aumenterà ovunque, annuncia **Mastro**, che commenta così la vicenda della banchina occupata da Enel nonostante il processo di de-carbonizzazione sia ormai irreversibile.



Ship 2 Shore

Bari

Prima uscita ufficiale per Francesco Mastro a Brindisi

Il neo-Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha illustrato gli indirizzi strategici del suo mandato nel corso di una conferenza stampa. A pochi giorni dalla sua nomina a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale avvenuta con il Decreto n.268 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, firmato da Matteo Salvini lo scorso 23 ottobre, l'ormai ex Commissario straordinario dell'ente, l'avvocato Francesco Mastro, ha fatto il suo debutto ufficiale davanti alla stampa e al cluster pugliese nel corso di una conferenza stampa che si è svolta presso la sede dell'authority nel porto di Brindisi alla presenza del sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, e del vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro sistema Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura ha dichiarato Mastro. Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali. Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il nuovo presidente ha parlato del suo predecessore Ugo Patroni Griffi: "Opererò nel solco di quanto già costruito da lui, che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo". Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'ente: "Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale ha dichiarato il neo-Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono". Per quanto attiene l'indirizzo che Mastro intende dare alla sua azione amministrativa, ci sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. Al centro

Ship 2 Shore

Prima uscita ufficiale per Francesco Mastro a Brindisi

10/27/2025 17:34

Il neo-Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha illustrato gli indirizzi strategici del suo mandato nel corso di una conferenza stampa. A pochi giorni dalla sua nomina a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale avvenuta con il Decreto n.268 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, firmato da Matteo Salvini lo scorso 23 ottobre, l'ormai ex Commissario straordinario dell'ente, l'avvocato Francesco Mastro, ha fatto il suo debutto ufficiale davanti alla stampa e al cluster pugliese nel corso di una conferenza stampa che si è svolta presso la sede dell'authority nel porto di Brindisi alla presenza del sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, e del vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro sistema Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura ha dichiarato Mastro. Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali. Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il nuovo presidente ha parlato del suo predecessore Ugo Patroni Griffi: "Opererò nel solco di quanto già costruito da lui, che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo". Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'ente: "Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale ha dichiarato il neo-Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono". Per quanto attiene l'indirizzo che Mastro intende dare alla sua azione amministrativa, ci sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità. Non è una parola alla

Ship 2 Shore

Bari

della mia azione ci sarà la sostenibilità. Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici merci e passeggeri e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro. Nel corso del suo intervento, il Presidente ha sottolineato l'urgenza di procedere speditamente con le tante opere già avviate e di imprimere un'accelerazione a quelle ancora in fase di programmazione, in tutti i porti del sistema. Mastro, inoltre, ha annunciato la volontà di rivolgere una particolare attenzione nei confronti del comparto della portualità turistica e diportistica, considerato strategico per lo sviluppo del territorio. I dati parlano chiaro: in Puglia, ha detto, la nautica da diporto genera oltre 300 milioni di euro di indotto all'anno. Si tratta di un settore che attiva occupazione, servizi, turismo di qualità e una filiera ampia che coinvolge le comunità costiere, contribuendo in modo concreto alla crescita economica di tutto il territorio. Sarò al fianco di operatori, imprese, istituzioni e cittadini. Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme.

Adsp Mare Adriatico Meridionale, Mastro si presenta: "Al centro del mio mandato sviluppo, sostenibilità e tecnologia"

Per il neo presidente la priorità è la realizzazione delle infrastrutture in tutti e sei gli scali, ma anche la scommessa sulla nautica da diporto Brindisi - Sostenibilità, sviluppo e tecnologia. Sono i tre punti cardine che il neo presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli) Francesco Mastro, nominato il 23 ottobre, dopo quasi quattro mesi da commissario straordinario, indica come pilastri del suo mandato. "Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità - ha dichiarato in occasione della presentazione ufficiale, che ha scelto di tenere a Brindisi - Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo, ma un'opportunità. La crescita dei traffici (merci e passeggeri) e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro". La sua, ha detto, sarà una presidenza all'insegna della continuità, nel solco tracciato da Ugo Patroni Griffi, che è stato anche il primo presidente dell'Adsp. "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Ugo Patroni Griffi in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo". La priorità è la realizzazione delle infrastrutture, in tutti e sei gli scali, e Mastro indica una via di crescita anche nella scommessa sulla nautica da diporto. "La prima cosa è preoccuparmi innanzitutto che tutti i finanziamenti che abbiamo ricevuto per le opere infrastrutturali vengano portati a termine (alcuni sono anche nel Pnrr per cui c'è la scadenza di giugno che non possiamo trascurare). Quasi 1 miliardo di finanziamenti che dovranno potenziare tutti e 6 i porti". E indica appunto la nautica da diporto come "un filone che intendiamo sviluppare". Un passaggio Mastro lo riserva anche ai dipendenti dell'Adsp. Prima di diventare commissario straordinario e quindi presidente, ricorda di essere stato componente del Comitato di gestione e prima ancora del comitato portuale degli scali di Bari e Brindisi e di conoscere bene sia l'organizzazione che le risorse umane dell'Autorità di sistema portuale, compreso il segretario generale, Tito Vespasiani (il cui mandato scadrà a febbraio), che cita. "Sarà grazie a questo capitale umano - ha aggiunto - che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono". La squadra, ma anche operatori, imprese, istituzioni e i cittadini. "Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta,



Per il neo presidente la priorità è la realizzazione delle infrastrutture in tutti e sei gli scali, ma anche la scommessa sulla nautica da diporto Brindisi - Sostenibilità, sviluppo e tecnologia. Sono i tre punti cardine che il neo presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli) Francesco Mastro, nominato il 23 ottobre, dopo quasi quattro mesi da commissario straordinario, indica come pilastri del suo mandato. "Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità - ha dichiarato in occasione della presentazione ufficiale, che ha scelto di tenere a Brindisi - Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo, ma un'opportunità. La crescita dei traffici (merci e passeggeri) e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro". La sua, ha detto, sarà una presidenza all'insegna della continuità, nel solco tracciato da Ugo Patroni Griffi, che è stato anche il primo presidente dell'Adsp. "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Ugo Patroni Griffi in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo". La priorità è la realizzazione delle infrastrutture, in tutti e sei gli scali, e Mastro indica una via di crescita anche nella scommessa sulla nautica da diporto. "La prima cosa è preoccuparmi innanzitutto che tutti i finanziamenti che abbiamo ricevuto per le opere infrastrutturali vengano portati a termine (alcuni sono anche nel Pnrr per cui

Ship Mag

Bari

da oggi, la tracciamo insieme".

Il Nautilus

Brindisi

Francesco Mastro è il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, Francesco Mastro. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente- per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura. Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del Sistema avranno pari attenzione- ha dichiarato Mastro-. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali. Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, ha detto- che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un Sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo. Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'Ente. Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale, ha dichiarato- ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'Ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono. Per quanto attiene l'indirizzo che intende dare alla sua azione amministrativa vi sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. Al centro della mia azione ci sarà



Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, Francesco Mastro. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente- per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema - Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli - per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura". "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del Sistema avranno pari attenzione- ha dichiarato Mastro-. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali". Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. "Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, - ha detto- che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un Sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire

Il Nautilus

Brindisi

la sostenibilità- ha detto. Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici merci e passeggeri e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro. Nel corso del suo intervento, il Presidente ha sottolineato l'urgenza di procedere speditamente con le tante opere già avviate e di imprimere un'accelerazione a quelle ancora in fase di programmazione, in tutti i porti del sistema. Mastro, inoltre, ha annunciato la volontà di rivolgere una particolare attenzione nei confronti del comparto della portualità turistica e diportistica, considerato strategico per lo sviluppo del territorio. I dati parlano chiaro: in Puglia, ha detto, la nautica da diporto genera oltre 300 milioni di euro di indotto all'anno. Si tratta di un settore che attiva occupazione, servizi, turismo di qualità e una filiera ampia che coinvolge le comunità costiere, contribuendo in modo concreto alla crescita economica di tutto il territorio. Sarò al fianco di operatori, imprese, istituzioni e cittadini- ha concluso Mastro. Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme. Foto/video: S.C.

Messaggero Marittimo

Brindisi

Mastro si presenta: Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità"

BRINDISI - Francesco Mastro si presenta per la prima volta alla stampa come presidente dell' Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale. La nomina, giunta al termine di un lungo iter, è arrivata lo scorso 23 Ottobre con la firma del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, che lo aveva designato Commissario straordinario dal 30 Giugno 2025 dei porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti -ha detto il presidente- per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura. Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso -ha sottolineato- ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del Sistema avranno pari attenzione. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali. Nel corso dell'incontro con i giornalisti, Mastro ha parlato del suo predecessore, Ugo Patroni Griffi. Opererò nel solco di quanto già da lui costruito, che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza creando dal nulla un Sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo. Un pensiero del suo intervento è andato ai dipendenti dell'Ente: Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema portuale ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'Ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani. È da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono. L'indirizzo amministrativo Per quanto attiene l'indirizzo che intende dare alla sua azione amministrativa tre sono le colonne portanti indicate: sostenibilità sviluppo tecnologia Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità" ha detto. "Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici merci e passeggeri e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro. Tra le



Messaggero Marittimo

Brindisi

priorità, il neo presidente ha indicato l'urgenza di procedere speditamente con le tante opere già avviate e di imprimere un'accelerazione a quelle ancora in fase di programmazione annunciando la volontà di rivolgere una particolare attenzione nei confronti del comparto della portualità turistica e diportistica, considerato strategico per lo sviluppo del territorio. "I dati parlano chiaro: in Puglia la nautica da diporto genera oltre 300 milioni di euro di indotto all'anno. Si tratta di un settore che attiva occupazione, servizi, turismo di qualità e una filiera ampia che coinvolge le comunità costiere, contribuendo in modo concreto alla crescita economica di tutto il territorio. Sarò al fianco di operatori, imprese, istituzioni e cittadini- ha concluso Mastro- perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme. Chi è Francesco Mastro Barese, 57 anni, esperto in diritto della navigazione, Francesco Mastro è docente dell'Università Lum di Bari ed è già componente del comitato di gestione dell'AdSp. Dal 2023 ricopre l'incarico a titolo gratuito di presidente per lo sviluppo costiero e la portualità della Regione Puglia.

Port News

Brindisi

Francesco Mastro si presenta alla stampa

Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, ha detto- che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un Sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo. Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'Ente. Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale, ha dichiarato- ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'Ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono. Per quanto attiene l'indirizzo che intende dare alla sua azione amministrativa vi sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità- ha detto. Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici merci e passeggeri e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro.



Francesco Mastro è il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Egidio Magnani

Tra le priorità, crescita dei traffici, sostenibilità ambientale e costante confronto con operatori e comunità portuali. Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, Francesco Mastro. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura. Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del Sistema avranno pari attenzione- ha dichiarato Mastro -. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali. Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, ha detto che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un Sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo. Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'Ente. Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale, ha dichiarato ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'Ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono. Per quanto attiene l'indirizzo che intende dare alla sua azione amministrativa



Tra le priorità, crescita dei traffici, sostenibilità ambientale e costante confronto con operatori e comunità portuali. Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, Francesco Mastro. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. "Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente - per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema - Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli - per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura". "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del Sistema avranno pari attenzione- ha dichiarato Mastro -. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali". Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. "Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, ha detto - che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un

Puglia Live

Brindisi

vi sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia . Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità- ha detto . Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici merci e passeggeri e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro. Nel corso del suo intervento, il Presidente ha sottolineato l'urgenza di procedere speditamente con le tante opere già avviate e di imprimere un'accelerazione a quelle ancora in fase di programmazione, in tutti i porti del sistema. Mastro, inoltre, ha annunciato la volontà di rivolgere una particolare attenzione nei confronti del comparto della portualità turistica e diportistica, considerato strategico per lo sviluppo del territorio. I dati parlano chiaro: in Puglia, ha detto, la nautica da diporto genera oltre 300 milioni di euro di indotto all'anno. Si tratta di un settore che attiva occupazione, servizi, turismo di qualità e una filiera ampia che coinvolge le comunità costiere, contribuendo in modo concreto alla crescita economica di tutto il territorio. Sarò al fianco di operatori, imprese, istituzioni e cittadini- ha concluso Mastro . Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme.

Il nuovo presidente dell'Autorità portuale: "Presto nuovi terminal negli scali"

Gianluca Lovagnini

In cima al cronoprogramma le priorità legate ai lavori da realizzare. A Bari la consegna del nuovo terminal crociere prevista per dicembre. A Brindisi il rinnovo dei terminal riguarderà sia i traghetti sia le navi da crociera. È stato appena nominato il nuovo presidente dell'Autorità Portuale Mare Adriatico Meridionale, Francesco Mastro. In cima al cronoprogramma ci sono le priorità legate ai lavori da realizzare in tutti gli scali. Il mandato di Mastro include i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli. Se a Bari ci sarà da approvare in tempi brevi il nuovo piano regolatore con la consegna del nuovo terminal crociere prevista per dicembre, a Brindisi il rinnovo dei terminal riguarderà sia i traghetti sia le navi da crociera, complice il rilascio della concessione a Msc. Il volume dei traffici aumenterà ovunque, annuncia Mastro, che commenta così la vicenda della banchina occupata da Enel nonostante il processo di de-carbonizzazione sia ormai irreversibile.



Ship 2 Shore

Brindisi

Prima uscita ufficiale per Francesco Mastro a Brindisi

Il neo-Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha illustrato gli indirizzi strategici del suo mandato nel corso di una conferenza stampa. A pochi giorni dalla sua nomina a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale avvenuta con il Decreto n.268 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, firmato da Matteo Salvini lo scorso 23 ottobre, l'ormai ex Commissario straordinario dell'ente, l'avvocato Francesco Mastro, ha fatto il suo debutto ufficiale davanti alla stampa e al cluster pugliese nel corso di una conferenza stampa che si è svolta presso la sede dell'authority nel porto di Brindisi alla presenza del sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, e del vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro sistema - Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli - per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura ha dichiarato Mastro. "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali". Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il nuovo presidente ha parlato del suo predecessore Ugo Patroni Griffi: "Opererò nel solco di quanto già costruito da lui, che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo". Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'ente: "Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale - ha dichiarato il neo-Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale - ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono". Per quanto attiene l'indirizzo che Mastro intende dare alla sua azione amministrativa, ci sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità. Non è una parola alla

Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali. Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il nuovo presidente ha parlato del suo predecessore Ugo Patroni Griffi: Opererò nel solco di quanto già costruito da lui, che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo. Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'ente: Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale ha dichiarato il neo-Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono. Per quanto attiene l'indirizzo che Mastro intende dare alla sua azione amministrativa, ci sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. Al centro

Ship 2 Shore

Prima uscita ufficiale per Francesco Mastro a Brindisi

10/27/2025 17:34

Il neo-Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha illustrato gli indirizzi strategici del suo mandato nel corso di una conferenza stampa. A pochi giorni dalla sua nomina a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale avvenuta con il Decreto n.268 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, firmato da Matteo Salvini lo scorso 23 ottobre, l'ormai ex Commissario straordinario dell'ente, l'avvocato Francesco Mastro, ha fatto il suo debutto ufficiale davanti alla stampa e al cluster pugliese nel corso di una conferenza stampa che si è svolta presso la sede dell'authority nel porto di Brindisi alla presenza del sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, e del vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro sistema - Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli - per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura ha dichiarato Mastro. "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali". Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il nuovo presidente ha parlato del suo predecessore Ugo Patroni Griffi: "Opererò nel solco di quanto già costruito da lui, che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo". Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'ente: "Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale - ha dichiarato il neo-Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale - ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono". Per quanto attiene l'indirizzo che Mastro intende dare alla sua azione amministrativa, ci sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità. Non è una parola alla

Ship 2 Shore

Brindisi

della mia azione ci sarà la sostenibilità. Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici merci e passeggeri e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro. Nel corso del suo intervento, il Presidente ha sottolineato l'urgenza di procedere speditamente con le tante opere già avviate e di imprimere un'accelerazione a quelle ancora in fase di programmazione, in tutti i porti del sistema. Mastro, inoltre, ha annunciato la volontà di rivolgere una particolare attenzione nei confronti del comparto della portualità turistica e diportistica, considerato strategico per lo sviluppo del territorio. I dati parlano chiaro: in Puglia, ha detto, la nautica da diporto genera oltre 300 milioni di euro di indotto all'anno. Si tratta di un settore che attiva occupazione, servizi, turismo di qualità e una filiera ampia che coinvolge le comunità costiere, contribuendo in modo concreto alla crescita economica di tutto il territorio. Sarò al fianco di operatori, imprese, istituzioni e cittadini. Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme.

Ship Mag

Brindisi

Adsp Mare Adriatico Meridionale, Mastro si presenta: Al centro del mio mandato sviluppo, sostenibilità e tecnologia

Monica Zunino

Per il neo presidente la priorità è la realizzazione delle infrastrutture in tutti e sei gli scali, ma anche la scommessa sulla nautica da diporto Brindisi Sostenibilità, sviluppo e tecnologia. Sono i tre punti cardine che il neo presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli) Francesco Mastro, nominato il 23 ottobre, dopo quasi quattro mesi da commissario straordinario, indica come pilastri del suo mandato. Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità ha dichiarato in occasione della presentazione ufficiale, che ha scelto di tenere a Brindisi Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo, ma un'opportunità. La crescita dei traffici (merci e passeggeri) e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro. La sua, ha detto, sarà una presidenza all'insegna della continuità, nel solco tracciato da Ugo Patroni Griffi, che è stato anche il primo presidente dell'Adsp . Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Ugo Patroni Griffi in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo. La priorità è la realizzazione delle infrastrutture, in tutti e sei gli scali, e Mastro indica una via di crescita anche nella scommessa sulla nautica da diporto. La prima cosa è preoccuparmi innanzitutto che tutti i finanziamenti che abbiamo ricevuto per le opere infrastrutturali vengano portati a termine (alcuni sono anche nel Pnrr per cui c'è la scadenza di giugno che non possiamo trascurare). Quasi 1 miliardo di finanziamenti che dovranno potenziare tutti e 6 i porti. E indica appunto la nautica da diporto come un filone che intendiamo sviluppare. Un passaggio Mastro lo riserva anche ai dipendenti dell'Adsp. Prima di diventare commissario straordinario e quindi presidente, ricorda di essere stato componente del Comitato di gestione e prima ancora del comitato portuale degli scali di Bari e Brindisi e di conoscere bene sia l'organizzazione che le risorse umane dell'Autorità di sistema portuale, compreso il segretario generale, Tito Vespasiani (il cui mandato scadrà a febbraio) , che cita. Sarà grazie a questo capitale umano ha aggiunto che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono. La squadra, ma anche operatori, imprese, istituzioni e i cittadini. Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme.



Per il neo presidente la priorità è la realizzazione delle infrastrutture in tutti e sei gli scali, ma anche la scommessa sulla nautica da diporto Brindisi – Sostenibilità, sviluppo e tecnologia. Sono i tre punti cardine che il neo presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli) Francesco Mastro, nominato il 23 ottobre, dopo quasi quattro mesi da commissario straordinario, indica come pilastri del suo mandato. "Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità – ha dichiarato in occasione della presentazione ufficiale, che ha scelto di tenere a Brindisi – Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo, ma un'opportunità. La crescita dei traffici (merci e passeggeri) e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro". La sua, ha detto, sarà una presidenza all'insegna della continuità, nel solco tracciato da Ugo Patroni Griffi, che è stato anche il primo presidente dell'Adsp . "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Ugo Patroni Griffi in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo. La priorità è la realizzazione delle infrastrutture, in tutti e sei gli scali, e Mastro indica una via di crescita anche nella scommessa sulla nautica da diporto. "La prima cosa è preoccuparmi innanzitutto che tutti i finanziamenti che abbiamo ricevuto per le opere infrastrutturali vengano portati a termine (alcuni sono anche nel Pnrr per cui

Fermata nave che trasporta carbone nel porto di Taranto

Guasti e carenze dell'equipaggio, interviene Guardia Costiera. Una nave mercantile battente bandiera liberiana, impegnata nel trasporto di carbone, è stata sottoposta a fermo amministrativo dalla Guardia Costiera di Taranto per gravi irregolarità in materia di sicurezza. Il provvedimento è scattato al termine di un'ispezione condotta dai militari della Capitaneria di porto, sotto la supervisione del Servizio di Coordinamento del Port State Control della Direzione Marittima di Bari. Il controllo ha riguardato le dotazioni di bordo e la preparazione dell'equipaggio, elementi fondamentali per garantire la sicurezza della navigazione e prevenire infortuni sul lavoro. Gli ispettori hanno riscontrato la mancata manutenzione della pompa antincendio di emergenza, il malfunzionamento dei sistemi di drenaggio delle stive e una carenza di addestramento dell'equipaggio nella gestione delle emergenze. Alla luce delle violazioni riscontrate, la nave non potrà lasciare il porto ionico fino al completo ripristino delle condizioni minime di sicurezza previste dalle norme internazionali e dalla Direttiva 2009/16/UE.



Il Nautilus

Manfredonia

Francesco Mastro è il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, Francesco Mastro. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente- per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura. Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del Sistema avranno pari attenzione- ha dichiarato Mastro-. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali. Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, ha detto- che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un Sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo. Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'Ente. Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale, ha dichiarato- ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'Ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono. Per quanto attiene l'indirizzo che intende dare alla sua azione amministrativa vi sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. Al centro della mia azione ci sarà



Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, Francesco Mastro. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente- per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema - Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli - per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura. Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del Sistema avranno pari attenzione- ha dichiarato Mastro-. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali. Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, ha detto- che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un Sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire

Il Nautilus

Manfredonia

la sostenibilità- ha detto. Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici merci e passeggeri e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro. Nel corso del suo intervento, il Presidente ha sottolineato l'urgenza di procedere speditamente con le tante opere già avviate e di imprimere un'accelerazione a quelle ancora in fase di programmazione, in tutti i porti del sistema. Mastro, inoltre, ha annunciato la volontà di rivolgere una particolare attenzione nei confronti del comparto della portualità turistica e diportistica, considerato strategico per lo sviluppo del territorio. I dati parlano chiaro: in Puglia, ha detto, la nautica da diporto genera oltre 300 milioni di euro di indotto all'anno. Si tratta di un settore che attiva occupazione, servizi, turismo di qualità e una filiera ampia che coinvolge le comunità costiere, contribuendo in modo concreto alla crescita economica di tutto il territorio. Sarò al fianco di operatori, imprese, istituzioni e cittadini- ha concluso Mastro. Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme. Foto/video: S.C.

Port News

Manfredonia

Francesco Mastro si presenta alla stampa

Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, ha detto- che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un Sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo. Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'Ente. Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale, ha dichiarato- ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'Ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono. Per quanto attiene l'indirizzo che intende dare alla sua azione amministrativa vi sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità- ha detto. Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici merci e passeggeri e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro.



Francesco Mastro è il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Egidio Magnani

Tra le priorità, crescita dei traffici, sostenibilità ambientale e costante confronto con operatori e comunità portuali. Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, Francesco Mastro. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura. Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del Sistema avranno pari attenzione- ha dichiarato Mastro -. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali. Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, ha detto che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un Sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo. Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'Ente. Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale, ha dichiarato ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'Ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono. Per quanto attiene l'indirizzo che intende dare alla sua azione amministrativa



Tra le priorità, crescita dei traffici, sostenibilità ambientale e costante confronto con operatori e comunità portuali. Questa mattina, nella sala ex Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), sede di Brindisi, si è svolta una partecipata conferenza stampa per la presentazione del nuovo presidente, Francesco Mastro. Lo scorso 23 ottobre, il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha sottoscritto il Decreto n.268 che trasforma l'incarico di commissario straordinario, ricoperto dal 30 giugno 2025, in quello di Presidente dell'Ente che gestisce i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Termoli. All'incontro con la Stampa erano presenti il sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, il vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. "Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- ha detto il Presidente - per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro Sistema - Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli - per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura". "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del Sistema avranno pari attenzione- ha dichiarato Mastro -. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali". Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il Commissario straordinario ha parlato del suo predecessore, primo presidente dell'AdSPMAM, Ugo Patroni Griffi. "Opererò nel solco di quanto già costruito da Ugo Patroni Griffi, - ha detto - che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza; creando dal nulla un

Puglia Live

Manfredonia

vi sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia . Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità- ha detto . Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici merci e passeggeri e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro. Nel corso del suo intervento, il Presidente ha sottolineato l'urgenza di procedere speditamente con le tante opere già avviate e di imprimere un'accelerazione a quelle ancora in fase di programmazione, in tutti i porti del sistema. Mastro, inoltre, ha annunciato la volontà di rivolgere una particolare attenzione nei confronti del comparto della portualità turistica e diportistica, considerato strategico per lo sviluppo del territorio. I dati parlano chiaro: in Puglia, ha detto, la nautica da diporto genera oltre 300 milioni di euro di indotto all'anno. Si tratta di un settore che attiva occupazione, servizi, turismo di qualità e una filiera ampia che coinvolge le comunità costiere, contribuendo in modo concreto alla crescita economica di tutto il territorio. Sarò al fianco di operatori, imprese, istituzioni e cittadini- ha concluso Mastro . Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme.

Il nuovo presidente dell'Autorità portuale: "Presto nuovi terminal negli scali"

Gianluca Lovagnini

In cima al cronoprogramma le priorità legate ai lavori da realizzare. A Bari la consegna del nuovo terminal crociere prevista per dicembre. A Brindisi il rinnovo dei terminal riguarderà sia i traghetti sia le navi da crociera. È stato appena nominato il nuovo presidente dell'Autorità Portuale Mare Adriatico Meridionale, Francesco Mastro. In cima al cronoprogramma ci sono le priorità legate ai lavori da realizzare in tutti gli scali. Il mandato di Mastro include i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli. Se a Bari ci sarà da approvare in tempi brevi il nuovo piano regolatore con la consegna del nuovo terminal crociere prevista per dicembre, a Brindisi il rinnovo dei terminal riguarderà sia i traghetti sia le navi da crociera, complice il rilascio della concessione a Msc. Il volume dei traffici aumenterà ovunque, annuncia Mastro, che commenta così la vicenda della banchina occupata da Enel nonostante il processo di de-carbonizzazione sia ormai irreversibile.



Sea Reporter

Manfredonia

Sequestrata struttura ricettiva litorale di Zapponeta

Ott 27, 2025 **Manfredonia** - I Militari in forza al Nucleo Operativo Polizia Ambientale della Capitaneria di **Porto di Manfredonia**, con il coordinamento del 6° Centro Controllo Ambiente Marino della Direzione Marittima di Bari, unitamente a personale della polizia locale di Zapponeta ha portato a termine un'attività di polizia ambientale presso una struttura ricettiva sita sul litorale del Comune di Zapponeta (FG). L'area interessata risulta sottoposta ai diversi vincoli paesaggistici e ambientali oltre ad essere classificata come "Zona di Protezione Speciale" (ZPS) e "Sito di Interesse Comunitario" (SIC). All'atto ispettivo, in considerazione del numero di manufatti e della complessità delle opere realizzate, è stato necessario l'ausilio del tecnico del Comune di Zapponeta che confermava la mancanza del titolo edilizio, sismico, paesaggistico e impiantistico. Al termine delle verifiche si procedeva a deferire i responsabili per i reati di cui all'artt. 31 e 44 del D.P.R. 380/2001 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia), dagli artt. 142, 146, 167 e 181 D.lgs 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) e agli artt. 733 bis Distruzione o deterioramento di habitat all'interno di un sito protetto) e art. 734 (Distruzione o deturpamento di bellezze naturali) codice penale procedendo al sequestro preventivo dei manufatti realizzati abusivamente (trenta) unitamente a due piscine e diversi locali tecnici a servizio della struttura ricettiva, per un totale di 1.600 mq. Il sequestro veniva successivamente convalidato dall'Autorità Giudiziaria. È importante sottolineare che il procedimento si trova nella fase delle indagini preliminari. L'eventuale colpevolezza, in ordine alle ipotesi di reato contestate, dovrà essere accertata in sede di processo nel contraddittorio tra le parti.



Ott 27, 2025 Manfredonia - I Militari in forza al Nucleo Operativo Polizia Ambientale della Capitaneria di Porto di Manfredonia, con il coordinamento del 6° Centro Controllo Ambiente Marino della Direzione Marittima di Bari, unitamente a personale della polizia locale di Zapponeta ha portato a termine un'attività di polizia ambientale presso una struttura ricettiva sita sul litorale del Comune di Zapponeta (FG). L'area interessata risulta sottoposta ai diversi vincoli paesaggistici e ambientali oltre ad essere classificata come "Zona di Protezione Speciale" (ZPS) e "Sito di Interesse Comunitario" (SIC). All'atto ispettivo, in considerazione del numero di manufatti e della complessità delle opere realizzate, è stato necessario l'ausilio del tecnico del Comune di Zapponeta che confermava la mancanza del titolo edilizio, sismico, paesaggistico e impiantistico. Al termine delle verifiche si procedeva a deferire i responsabili per i reati di cui all'artt. 31 e 44 del D.P.R. 380/2001 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia), dagli artt. 142, 146, 167 e 181 D.lgs 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio) e agli artt. 733 bis Distruzione o deterioramento di habitat all'interno di un sito protetto) e art. 734 (Distruzione o deturpamento di bellezze naturali) codice penale procedendo al sequestro preventivo dei manufatti realizzati abusivamente (trenta) unitamente a due piscine e diversi locali tecnici a servizio della struttura ricettiva, per un totale di 1.600 mq. Il sequestro veniva successivamente convalidato dall'Autorità Giudiziaria. È importante sottolineare che il procedimento si trova nella fase delle indagini preliminari. L'eventuale colpevolezza, in ordine alle ipotesi di reato contestate, dovrà essere accertata in sede di processo nel contraddittorio tra le parti.

Ship 2 Shore

Manfredonia

Prima uscita ufficiale per Francesco Mastro a Brindisi

Il neo-Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha illustrato gli indirizzi strategici del suo mandato nel corso di una conferenza stampa. A pochi giorni dalla sua nomina a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale avvenuta con il Decreto n.268 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, firmato da Matteo Salvini lo scorso 23 ottobre, l'ormai ex Commissario straordinario dell'ente, l'avvocato Francesco Mastro, ha fatto il suo debutto ufficiale davanti alla stampa e al cluster pugliese nel corso di una conferenza stampa che si è svolta presso la sede dell'authority nel porto di Brindisi alla presenza del sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, e del vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro sistema Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura ha dichiarato Mastro.

Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali. Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il nuovo presidente ha parlato del suo predecessore Ugo Patroni Griffi: "Opererò nel solco di quanto già costruito da lui, che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo". Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'ente: "Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale ha dichiarato il neo-Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono". Per quanto attiene l'indirizzo che Mastro intende dare alla sua azione amministrativa, ci sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. Al centro

Ship 2 Shore

Prima uscita ufficiale per Francesco Mastro a Brindisi

10/27/2025 17:34

Il neo-Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha illustrato gli indirizzi strategici del suo mandato nel corso di una conferenza stampa. A pochi giorni dalla sua nomina a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale avvenuta con il Decreto n.268 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, firmato da Matteo Salvini lo scorso 23 ottobre, l'ormai ex Commissario straordinario dell'ente, l'avvocato Francesco Mastro, ha fatto il suo debutto ufficiale davanti alla stampa e al cluster pugliese nel corso di una conferenza stampa che si è svolta presso la sede dell'authority nel porto di Brindisi alla presenza del sindaco di Brindisi, Giuseppe Marchionna, e del vicecomandante della Capitaneria di Porto di Brindisi, C.F. (CP) Giuseppe Barretta. Sono profondamente grato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti- per la fiducia che ha riposto in me e ringrazio le comunità marittime dei sei porti del nostro sistema Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli per il sostegno che hanno manifestato alla mia candidatura ha dichiarato Mastro. Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Tutti i nostri scali rivestono un ruolo cruciale per lo sviluppo economico del territorio e contribuiscono significativamente a rendere competitivo l'intero Sistema dell'Adriatico Meridionale, specialmente nel contesto dei sempre più agguerriti mercati internazionali. Nel corso dell'incontro con i giornalisti, il nuovo presidente ha parlato del suo predecessore Ugo Patroni Griffi: "Opererò nel solco di quanto già costruito da lui, che in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo, senza perdere mai di vista il valore strategico di ciascuno scalo". Nel suo intervento, inoltre, Mastro, ha rivolto un pensiero nei confronti dei dipendenti dell'ente: "Fin dal 2017, anno in cui sono nate le Autorità di Sistema Portuale ha dichiarato il neo-Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale ho fatto parte del Comitato di Gestione, e ancor prima ero componente del Comitato Portuale di Bari e di Brindisi. Questo mi ha permesso di conoscere a fondo l'organizzazione dell'ente e, soprattutto, le sue risorse umane. Conosco bene i dipendenti dell'Autorità, il loro valore, la loro dedizione e la loro esperienza. Una squadra forte, affiatata e guidata con competenza dal segretario generale, Tito Vespasiani; è da qui che voglio partire. Sarà grazie a questo capitale umano che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono". Per quanto attiene l'indirizzo che Mastro intende dare alla sua azione amministrativa, ci sono tre colonne portanti: la sostenibilità, lo sviluppo e la tecnologia. Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità. Non è una parola alla

Ship 2 Shore

Manfredonia

della mia azione ci sarà la sostenibilità. Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo ma un'opportunità. La crescita dei traffici merci e passeggeri e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro. Nel corso del suo intervento, il Presidente ha sottolineato l'urgenza di procedere speditamente con le tante opere già avviate e di imprimere un'accelerazione a quelle ancora in fase di programmazione, in tutti i porti del sistema. Mastro, inoltre, ha annunciato la volontà di rivolgere una particolare attenzione nei confronti del comparto della portualità turistica e diportistica, considerato strategico per lo sviluppo del territorio. I dati parlano chiaro: in Puglia, ha detto, la nautica da diporto genera oltre 300 milioni di euro di indotto all'anno. Si tratta di un settore che attiva occupazione, servizi, turismo di qualità e una filiera ampia che coinvolge le comunità costiere, contribuendo in modo concreto alla crescita economica di tutto il territorio. Sarò al fianco di operatori, imprese, istituzioni e cittadini. Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme.

Adsp Mare Adriatico Meridionale, Mastro si presenta: Al centro del mio mandato sviluppo, sostenibilità e tecnologia

Monica Zunino

Per il neo presidente la priorità è la realizzazione delle infrastrutture in tutti e sei gli scali, ma anche la scommessa sulla nautica da diporto Brindisi. Sostenibilità, sviluppo e tecnologia. Sono i tre punti cardine che il neo presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli) Francesco Mastro, nominato il 23 ottobre, dopo quasi quattro mesi da commissario straordinario, indica come pilastri del suo mandato. Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità ha dichiarato in occasione della presentazione ufficiale, che ha scelto di tenere a Brindisi. Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo, ma un'opportunità. La crescita dei traffici (merci e passeggeri) e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro. La sua, ha detto, sarà una presidenza all'insegna della continuità, nel solco tracciato da Ugo Patroni Griffi, che è stato anche il primo presidente dell'Adsp. Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Ugo Patroni Griffi in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo. La priorità è la realizzazione delle infrastrutture, in tutti e sei gli scali, e Mastro indica una via di crescita anche nella scommessa sulla nautica da diporto. La prima cosa è preoccuparmi innanzitutto che tutti i finanziamenti che abbiamo ricevuto per le opere infrastrutturali vengano portati a termine (alcuni sono anche nel Pnrr per cui c'è la scadenza di giugno che non possiamo trascurare). Quasi 1 miliardo di finanziamenti che dovranno potenziare tutti e 6 i porti. E indica appunto la nautica da diporto come un filone che intendiamo sviluppare. Un passaggio Mastro lo riserva anche ai dipendenti dell'Adsp. Prima di diventare commissario straordinario e quindi presidente, ricorda di essere stato componente del Comitato di gestione e prima ancora del comitato portuale degli scali di Bari e Brindisi e di conoscere bene sia l'organizzazione che le risorse umane dell'Autorità di sistema portuale, compreso il segretario generale, Tito Vespasiani (il cui mandato scadrà a febbraio), che cita. Sarà grazie a questo capitale umano ha aggiunto che potremo continuare a crescere e ad affrontare insieme le sfide che ci attendono. La squadra, ma anche operatori, imprese, istituzioni e i cittadini. Perché i porti non sono solo infrastrutture, sono comunità vive. E la rotta, da oggi, la tracciamo insieme.



Per il neo presidente la priorità è la realizzazione delle infrastrutture in tutti e sei gli scali, ma anche la scommessa sulla nautica da diporto Brindisi – Sostenibilità, sviluppo e tecnologia. Sono i tre punti cardine che il neo presidente dell'Adsp del Mare Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli) Francesco Mastro, nominato il 23 ottobre, dopo quasi quattro mesi da commissario straordinario, indica come pilastri del suo mandato. "Al centro della mia azione ci sarà la sostenibilità – ha dichiarato in occasione della presentazione ufficiale, che ha scelto di tenere a Brindisi – Non è una parola alla moda, ma una necessità reale. Non un vincolo, ma un'opportunità. La crescita dei traffici (merci e passeggeri) e la tutela ambientale, infatti, non sono due strade parallele che non si incontreranno mai. Possono e devono procedere insieme, in un unico percorso virtuoso, con il fondamentale supporto delle nuove tecnologie. Solo porti moderni, sostenibili e avveniristici possono attrarre investimenti, generare economia, creare lavoro". La sua, ha detto, sarà una presidenza all'insegna della continuità, nel solco tracciato da Ugo Patroni Griffi, che è stato anche il primo presidente dell'Adsp. "Ho scelto di tenere la mia prima conferenza stampa a Brindisi non per caso, ma per dare un segnale chiaro: nel mio mandato tutti i porti del sistema avranno pari attenzione. Ugo Patroni Griffi in sette anni di mandato ha saputo svolgere un'azione amministrativa con visione, progettualità e forza, creando dal nulla un sistema portuale dove i sei porti, pur conservando le loro specificità sono diventati un unico hub polifunzionale. Ora tocca a me proseguire questo percorso e potenziarlo. La priorità è la realizzazione delle infrastrutture, in tutti e sei gli scali, e Mastro indica una via di crescita anche nella scommessa sulla nautica da diporto. "La prima cosa è preoccuparmi innanzitutto che tutti i finanziamenti che abbiamo ricevuto per le opere infrastrutturali vengano portati a termine (alcuni sono anche nel Pnrr per cui

Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AdSP, Piacenza e il sindaco Stasi firmano l'atto di concessione del mercato ittico

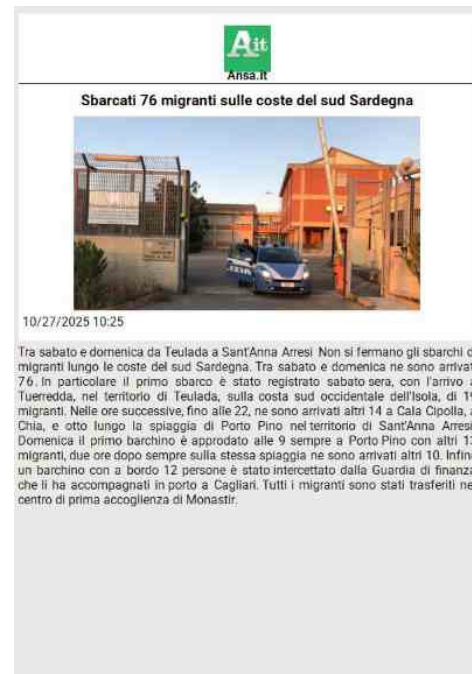
Gioia Tauro - Seduti allo stesso tavolo, il Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, **Paolo Piacenza**, e il sindaco del Comune di Corigliano Rossano, Flavio Stasi, hanno sottoscritto l'atto di concessione demaniale inerente ad una zona di demanio marittimo, all'interno dell'ambito portuale di Corigliano Calabro, allo scopo di destinarla ad attività di "mercato ittico". La concessione demaniale, di durata trentennale, ha ad oggetto un'area portuale situata nel Comune di Corigliano Rossano di estensione complessiva pari a 9.983 metri quadrati. L'atto di concessione ha per oggetto il mantenimento di un esistente immobile, adibito ad attività di mercato ittico, mentre i "manufatti" aggiuntivi non realizzati dall'amministrazione dell'ex Comune di Corigliano Calabro, non sanabili sotto il profilo urbanistico e edilizio, saranno oggetto di appositi provvedimenti di ingiunzione di sgombero. Rimarranno, invece, in opera gli otto box commerciali, realizzati dall'Amministrazione comunale e dal Comune di Corigliano Calabro per interesse pubblico, trovando applicazione il regime derogatorio in materia urbanistico-edilizia. Come da atto concessorio, l'immobile dovrà essere esclusivamente utilizzato per le finalità di "mercato ittico", nonché per tutte le attività a supporto, per la promozione e per la commercializzazione dei prodotti dell'intera filiera ittica. Nel contempo, l'Amministrazione comunale dovrà provvedere, a sua cura e spese, alla perfetta manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le opere costruite anche osservando le prescrizioni che, all'occorrenza, fossero dettate dall'Autorità di Sistema portuale, per tutta la durata della concessione. Il Commissario **Piacenza**, in occasione della firma dell'atto concessorio, ha dichiarato: - <>. <>.



Gioia Tauro - Seduti allo stesso tavolo, il Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, e il sindaco del Comune di Corigliano Rossano, Flavio Stasi, hanno sottoscritto l'atto di concessione demaniale inerente ad una zona di demanio marittimo, all'interno dell'ambito portuale di Corigliano Calabro, allo scopo di destinarla ad attività di "mercato ittico". La concessione demaniale, di durata trentennale, ha ad oggetto un'area portuale situata nel Comune di Corigliano Rossano di estensione complessiva pari a 9.983 metri quadrati. L'atto di concessione ha per oggetto il mantenimento di un esistente immobile, adibito ad attività di mercato ittico, mentre i "manufatti" aggiuntivi non realizzati dall'amministrazione dell'ex Comune di Corigliano Calabro, non sanabili sotto il profilo urbanistico e edilizio, saranno oggetto di appositi provvedimenti di ingiunzione di sgombero. Rimarranno, invece, in opera gli otto box commerciali, realizzati dall'Amministrazione comunale e dal Comune di Corigliano Calabro per interesse pubblico, trovando applicazione il regime derogatorio in materia urbanistico-edilizia. Come da atto concessorio, l'immobile dovrà essere esclusivamente utilizzato per le finalità di "mercato ittico", nonché per tutte le attività a supporto, per la promozione e per la commercializzazione dei prodotti dell'intera filiera ittica. Nel contempo, l'Amministrazione comunale dovrà provvedere, a sua cura e spese, alla perfetta manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le opere costruite anche osservando le prescrizioni che, all'occorrenza, fossero dettate dall'Autorità di Sistema portuale, per tutta la durata della concessione. Il Commissario Piacenza, in occasione della firma dell'atto concessorio, ha dichiarato: - <<Con la firma odierna dell'atto di concessione, che si pone all'esito di un complesso iter procedimentale che aveva visto il positivo pronunciamento del Comitato di Gestione dell'Ente già nel febbraio

Sbarcati 76 migranti sulle coste del sud Sardegna

Tra sabato e domenica da Teulada a Sant'Anna Arresi. Non si fermano gli sbarchi di migranti lungo le coste del sud Sardegna. Tra sabato e domenica ne sono arrivati 76. In particolare il primo sbarco è stato registrato sabato sera, con l'arrivo a Tuerredda, nel territorio di Teulada, sulla costa sud occidentale dell'Isola, di 19 migranti. Nelle ore successive, fino alle 22, ne sono arrivati altri 14 a Cala Cipolla, a Chia, e otto lungo la spiaggia di **Porto** Pino nel territorio di Sant'Anna Arresi. Domenica il primo barchino è approdato alle 9 sempre a **Porto** Pino con altri 13 migranti, due ore dopo sempre sulla stessa spiaggia ne sono arrivati altri 10. Infine un barchino con a bordo 12 persone è stato intercettato dalla Guardia di finanza che li ha accompagnati in **porto** a **Cagliari**. Tutti i migranti sono stati trasferiti nel centro di prima accoglienza di Monastir.



Autorità portuale, bilancio di previsione 172 milioni per il '26

Pronti 216 milioni già vincolati per i cantieri strategici Un equilibrio finanziario complessivo tra entrate e uscite di oltre 172 milioni di euro. È il bilancio di previsione 2026 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, approvato oggi dal commissario straordinario, Domenico Bagalà. Il punto di forza è rappresentato, per il prossimo anno, dai circa 216 milioni di euro di avanzo di amministrazione: 210 circa sono già vincolati per i cantieri strategici in esecuzione e poco più di 5 disponibili per altre attività da programmare.

Rientra tra gli obiettivi del bilancio previsionale 2026, la programmazione di un ulteriore potenziamento delle infrastrutture operative a terra, in risposta alle esigenze di un mercato oramai consolidato sul gigantismo navale (non solo crocieristico, ma anche nel comparto ferry e contenitori). Previsti interventi di manutenzione e approfondimento dei fondali, in particolare negli scali (tra tutti quello di Olbia) il cui traffico navale e diportistico segna una crescita costante sia nel numero dei movimenti che nelle dimensioni del naviglio. "Il bilancio di previsione 2026 tiene attentamente conto delle esigenze infrastrutturali e di servizi ai passeggeri e merci del presente, ma volge, allo stesso tempo, lo

sguardo ad un futuro di un'economia marittima internazionale in grande fermento - spiega Bagalà -. Una previsione, pertanto, non semplice, ma che, dal punto di vista economico, ci apprestiamo ad affrontare avvalendoci di risorse che ci consentiranno anche di studiare le dinamiche del settore e l'offerta produttiva regionale. In tal modo, già dal prossimo anno, saremo in grado di affinare nuove aggressive strategie di promozione tali da accrescere la competitività e l'offerta infrastrutturale e vocazionale, straordinariamente variegata, dei nostri scali di sistema".



Il Nautilus

Cagliari

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna: Approvato il Bilancio di previsione 2026

Un equilibrio finanziario complessivo tra entrate ed uscite di oltre 172 milioni di euro; la prosecuzione decisa dell'attività di infrastrutturazione e una nuova attività di analisi dei mercati per il rilancio della competitività. È l'obiettivo del bilancio di previsione 2026 approvato, oggi pomeriggio, dal Commissario Straordinario, Domenico Bagalà, a seguito dell'illustrazione e del successivo consenso dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Un documento finanziario che rappresenta una solida base per il perseguimento del consolidamento del ruolo degli scali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna nell'ottica di Piattaforma logistica integrata del Mediterraneo occidentale. Punto di forza, per il prossimo anno, oltre al dato principale di previsione, i circa 216 milioni di euro di avanzo di amministrazione, di cui 210 milioni circa vincolati per i cantieri strategici in esecuzione e poco più di 5 disponibili per altre attività da programmare. Così come ampiamente argomentato nella relazione di accompagnamento al documento finanziario previsionale, l'obiettivo della nuova governance dell'AdSP è quello di rafforzare ulteriormente l'interconnessione tra gli scali della giurisdizione.

Sinergia volta a stimolare una crescita economica e sociale; ma, soprattutto, a conferire ai porti sardi il ruolo di vivaci competitors internazionali su comparti come logistica, crocieristica e cantieristica per imbarcazioni da diporto del segmento lusso. Rientra, appunto, tra gli obiettivi del bilancio previsionale 2026, la programmazione di un ulteriore potenziamento delle infrastrutture operative a terra, in risposta alle esigenze di un mercato oramai consolidato sul gigantismo navale (non solo crocieristico, ma anche nel comparto ferry e contenitori) e che sappia coniugare, allo stesso tempo, resilienza climatica e sicurezza delle opere realizzate. Tra gli obiettivi richiamati in premessa al documento finanziario, l'improrogabilità di interventi di manutenzione ed approfondimento dei fondali, in particolare negli scali (tra tutti quello di Olbia) il cui traffico navale e diportistico segna una crescita costante sia nel numero dei movimenti che nelle dimensioni del naviglio, ma anche nello sviluppo di attività produttive come la cantieristica navale da diporto. Una condivisione sinergica di pianificazione con gli Enti territoriali ed i Consorzi Industriali, mirata, in primis, ad una programmazione della viabilità di accesso ai porti maggiormente funzionale ai crescenti traffici veicolari. La prosecuzione delle attività volte alla riduzione delle emissioni inquinanti, soprattutto quelle provenienti dalle navi in sosta in banchina, che trova già una prima soluzione concreta nel sistema di onshore power supply (cold ironing), e del percorso di coniugazione dell'operatività portuale con le più moderne tecnologie di infomobilità e di digitalizzazione dei processi. Non solo opere e servizi, quelle inserite in bilancio, ma anche la messa in campo graduale, già a partire dal 2026, di attività concrete di analisi



Il Nautilus

Cagliari

delle dinamiche economiche e produttive del territorio, ma anche della geopolitica e dei mercati finanziari. Chiavi di lettura, queste, che andranno ricercate attraverso una profonda attività di Marketing Intelligence estesa, oltre al comparto turistico - crocieristico, anche ai diversi settori della logistica e che si riveleranno fondamentali nella futura attività di promozione degli scali nei mercati internazionali. "Il Bilancio di previsione 2026 approvato oggi tiene attentamente conto delle esigenze infrastrutturali e di servizi ai passeggeri e merci del presente, ma volge, allo stesso tempo, lo sguardo ad un futuro di un'economia marittima internazionale in grande fermento - spiega Domenico Bagalà, Commissario Straordinario dell'AdSP del Mare di Sardegna - Una previsione, pertanto, non semplice, ma che, dal punto di vista economico, ci apprestiamo ad affrontare avvalendoci di risorse che ci consentiranno anche di studiare le dinamiche del settore e l'offerta produttiva regionale. In tal modo, già dal prossimo anno, saremo in grado di affinare nuove aggressive strategie di promozione tali da accrescere la competitività e l'offerta infrastrutturale e vocazionale, straordinariamente variegata, dei nostri scali di Sistema".

Approvato il bilancio di previsione 2026 dell'AdSP del Mare di Sardegna

Tra gli obiettivi, il potenziamento delle infrastrutture operative a terra e i dragaggi. Oggi, successivamente al via libera dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Domenico Bagalà, ha approvato il bilancio di previsione 2026 dell'ente che prospetta un equilibrio finanziario complessivo tra entrate ed uscite di oltre 172 milioni di euro. Il documento prevede circa 216 milioni di euro di avanzo di amministrazione, di cui 210 milioni circa vincolati per i cantieri strategici in esecuzione e poco più di cinque disponibili per altre attività da programmare. Tra gli obiettivi del bilancio previsionale 2026 figura la programmazione di un ulteriore potenziamento delle infrastrutture operative a terra e l'improrogabilità di interventi di manutenzione ed approfondimento dei fondali, in particolare negli scali - fra tutti quello di Olbia - il cui traffico navale e diportistico segna una crescita costante sia nel numero dei movimenti che nelle dimensioni del naviglio, ma anche nello sviluppo di attività produttive come la cantieristica navale da diporto.

Informare

Approvato il bilancio di previsione 2026 dell'AdSP del Mare di Sardegna



10/27/2025 15:35

Tra gli obiettivi, il potenziamento delle infrastrutture operative a terra e i dragaggi. Oggi, successivamente al via libera dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, Domenico Bagalà, ha approvato il bilancio di previsione 2026 dell'ente che prospetta un equilibrio finanziario complessivo tra entrate ed uscite di oltre 172 milioni di euro. Il documento prevede circa 216 milioni di euro di avanzo di amministrazione, di cui 210 milioni circa vincolati per i cantieri strategici in esecuzione e poco più di cinque disponibili per altre attività da programmare. Tra gli obiettivi del bilancio previsionale 2026 figura la programmazione di un ulteriore potenziamento delle infrastrutture operative a terra e l'improrogabilità di interventi di manutenzione ed approfondimento dei fondali, in particolare negli scali - fra tutti quello di Olbia - il cui traffico navale e diportistico segna una crescita costante sia nel numero dei movimenti che nelle dimensioni del naviglio, ma anche nello sviluppo di attività produttive come la cantieristica navale da diporto.

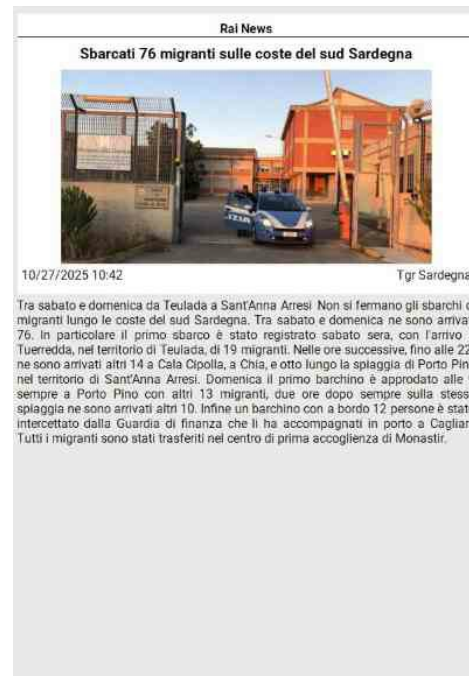
AdSp Mare di Sardegna: approvato il Bilancio di previsione 2026

CAGLIARI L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna ha approvato il Bilancio di previsione 2026, primo atto di programmazione della nuova governance guidata dal Commissario straordinario Domenico Bagalà. Il documento, illustrato e condiviso con l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, prevede un equilibrio finanziario complessivo tra entrate e uscite di oltre 172 milioni di euro, confermando la solidità dell'Ente e la continuità degli investimenti infrastrutturali. Punto di forza del bilancio è l'avanzo di amministrazione di circa 216 milioni di euro, di cui 210 milioni già vincolati per i principali cantieri strategici in corso e oltre 5 milioni destinati a nuove attività di programmazione. Infrastrutture, fondali e interconnessione Il piano per il 2026 conferma l'obiettivo di rafforzare l'interconnessione tra gli scali della rete sarda da Cagliari a Olbia, Porto Torres, Oristano e gli altri porti della giurisdizione per consolidare la Sardegna come piattaforma logistica integrata del Mediterraneo occidentale. Tra le priorità figurano il potenziamento delle infrastrutture operative a terra, l'approfondimento dei fondali, in particolare nello scalo di Olbia, e gli interventi di manutenzione straordinaria per rispondere alle esigenze del crescente traffico passeggeri, merci e diportistico. Sostenibilità e innovazione Il bilancio punta anche su sostenibilità ambientale e innovazione tecnologica, proseguendo il percorso di riduzione delle emissioni grazie ai progetti di cold ironing e all'introduzione di sistemi digitali di gestione dei flussi e di infomobilità. Analisi dei mercati e promozione internazionale Una delle principali novità del documento finanziario è l'avvio, già dal 2026, di una nuova attività di analisi delle dinamiche economiche e geopolitiche dei mercati, attraverso strumenti di Marketing Intelligence. Questa attività sarà rivolta non solo al comparto crocieristico e turistico, ma anche ai settori della logistica e della cantieristica di alta gamma, con l'obiettivo di sviluppare strategie di promozione mirate e competitive nei mercati internazionali. Il Bilancio di previsione 2026 tiene conto delle esigenze infrastrutturali e dei servizi del presente, ma guarda al futuro di un'economia marittima internazionale in grande fermento ha spiegato Domenico Bagalà. Grazie alle risorse disponibili potremo studiare le dinamiche del settore e affinare nuove strategie per aumentare la competitività e la vocazione dei nostri scali di Sistema. Con l'approvazione del bilancio, l'AdSp del Mare di Sardegna pone le basi per un nuovo ciclo di sviluppo e attrattività dei porti isolani, nel segno della sostenibilità, dell'innovazione e della cooperazione territoriale.



Sbarcati 76 migranti sulle coste del sud Sardegna

Tra sabato e domenica da Teulada a Sant'Anna Arresi. Non si fermano gli sbarchi di migranti lungo le coste del sud Sardegna. Tra sabato e domenica ne sono arrivati 76. In particolare il primo sbarco è stato registrato sabato sera, con l'arrivo a Tuerredda, nel territorio di Teulada, di 19 migranti. Nelle ore successive, fino alle 22, ne sono arrivati altri 14 a Cala Cipolla, a Chia, e otto lungo la spiaggia di **Porto** Pino nel territorio di Sant'Anna Arresi. Domenica il primo barchino è approdato alle 9 sempre a **Porto** Pino con altri 13 migranti, due ore dopo sempre sulla stessa spiaggia ne sono arrivati altri 10. Infine un barchino con a bordo 12 persone è stato intercettato dalla Guardia di finanza che li ha accompagnati in **porto** a **Cagliari**. Tutti i migranti sono stati trasferiti nel centro di prima accoglienza di Monastir.



Approvato il bilancio di Previsione 2026 dell'AdSP del Mare di Sardegna

Un equilibrio finanziario complessivo tra entrate ed uscite di oltre 172 milioni di euro; la prosecuzione decisa dell'attività di infrastrutturazione e una nuova attività di analisi dei mercati per il rilancio della competitività. È l'obiettivo del bilancio di previsione 2026 approvato, oggi pomeriggio, dal Commissario Straordinario, Domenico Bagalà, a seguito dell'illustrazione e del successivo consenso dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Un documento finanziario che rappresenta una solida base per il perseguimento del consolidamento del ruolo degli scali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna nell'ottica di Piattaforma logistica integrata del Mediterraneo occidentale. Punto di forza, per il prossimo anno, oltre al dato principale di previsione, i circa 216 milioni di euro di avanzo di amministrazione, di cui 210 milioni circa vincolati per i cantieri strategici in esecuzione e poco più di 5 disponibili per altre attività da programmare. Così come ampiamente argomentato nella relazione di accompagnamento al documento finanziario previsionale, l'obiettivo della nuova governance dell'AdSP è quello di rafforzare ulteriormente l'interconnessione tra gli scali della giurisdizione.

Sinergia volta a stimolare una crescita economica e sociale; ma, soprattutto, a conferire ai porti sardi il ruolo di vivaci competitors internazionali su comparti come logistica, crocieristica e cantieristica per imbarcazioni da diporto del segmento lusso. Rientra, appunto, tra gli obiettivi del bilancio previsionale 2026, la programmazione di un ulteriore potenziamento delle infrastrutture operative a terra, in risposta alle esigenze di un mercato oramai consolidato sul gigantismo navale (non solo crocieristico, ma anche nel comparto ferry e contenitori) e che sappia coniugare, allo stesso tempo, resilienza climatica e sicurezza delle opere realizzate. Tra gli obiettivi richiamati in premessa al documento finanziario, l'improrogabilità di interventi di manutenzione ed approfondimento dei fondali, in particolare negli scali (tra tutti quello di Olbia) il cui traffico navale e diportistico segna una crescita costante sia nel numero dei movimenti che nelle dimensioni del naviglio, ma anche nello sviluppo di attività produttive come la cantieristica navale da diporto. Una condivisione sinergica di pianificazione con gli Enti territoriali ed i Consorzi Industriali, mirata, in primis, ad una programmazione della viabilità di accesso ai porti maggiormente funzionale ai crescenti traffici veicolari. La prosecuzione delle attività volte alla riduzione delle emissioni inquinanti, soprattutto quelle provenienti dalle navi in sosta in banchina, che trova già una prima soluzione concreta nel sistema di onshore power supply (cold ironing), e del percorso di coniugazione dell'operatività portuale con le più moderne tecnologie di infomobilità e di digitalizzazione dei processi. Non solo opere e servizi, quelle inserite in bilancio, ma anche la messa in campo graduale, già a partire dal 2026, di attività concrete di analisi



Un equilibrio finanziario complessivo tra entrate ed uscite di oltre 172 milioni di euro; la prosecuzione decisa dell'attività di infrastrutturazione e una nuova attività di analisi dei mercati per il rilancio della competitività. È l'obiettivo del bilancio di previsione 2026 approvato, oggi pomeriggio, dal Commissario Straordinario, Domenico Bagalà, a seguito dell'illustrazione e del successivo consenso dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Un documento finanziario che rappresenta una solida base per il perseguimento del consolidamento del ruolo degli scali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna nell'ottica di Piattaforma logistica integrata del Mediterraneo occidentale. Punto di forza, per il prossimo anno, oltre al dato principale di previsione, i circa 216 milioni di euro di avanzo di amministrazione, di cui 210 milioni circa vincolati per i cantieri strategici in esecuzione e poco più di 5 disponibili per altre attività da programmare. Così come ampiamente argomentato nella relazione di accompagnamento al documento finanziario previsionale, l'obiettivo della nuova governance dell'AdSP è quello di rafforzare ulteriormente l'interconnessione tra gli scali della giurisdizione. Sinergia volta a stimolare una crescita economica e sociale; ma, soprattutto, a conferire ai porti sardi il ruolo di vivaci competitors internazionali su comparti come logistica, crocieristica e cantieristica per imbarcazioni da diporto del segmento lusso. Rientra, appunto, tra gli obiettivi del bilancio previsionale 2026, la programmazione di un ulteriore potenziamento delle infrastrutture operative a terra, in risposta alle esigenze di un mercato oramai consolidato sul gigantismo navale (non solo crocieristico, ma anche nel comparto ferry e contenitori) e che sappia coniugare, allo stesso tempo, resilienza climatica e sicurezza delle opere realizzate. Tra gli obiettivi richiamati in premessa al documento finanziario, l'improrogabilità di interventi di manutenzione ed approfondimento dei fondali, in particolare negli scali

Sea Reporter

Cagliari

delle dinamiche economiche e produttive del territorio, ma anche della geopolitica e dei mercati finanziari. Chiavi di lettura, queste, che andranno ricercate attraverso una profonda attività di Marketing Intelligence estesa, oltre al comparto turistico - crocieristico, anche ai diversi settori della logistica e che si riveleranno fondamentali nella futura attività di promozione degli scali nei mercati internazionali. " Il Bilancio di previsione 2026 approvato oggi tiene attentamente conto delle esigenze infrastrutturali e di servizi ai passeggeri e merci del presente, ma volge, allo stesso tempo, lo sguardo ad un futuro di un'economia marittima internazionale in grande fermento - spiega Domenico Bagalà, Commissario Straordinario dell'AdSP del Mare di Sardegna - Una previsione, pertanto, non semplice, ma che, dal punto di vista economico, ci apprestiamo ad affrontare avvalendoci di risorse che ci consentiranno anche di studiare le dinamiche del settore e l'offerta produttiva regionale. In tal modo, già dal prossimo anno, saremo in grado di affinare nuove aggressive strategie di promozione tali da accrescere la competitività e l'offerta infrastrutturale e vocazionale, straordinariamente variegata, dei nostri scali di Sistema ".

Reggio Calabria, torna la 39ª Mediterranean Cup della classe Optimist

Torna la Mediterranean Cup, arrivata alla 39ª Edizione, nota in tutto il Mediterraneo come la regata della vela giovanile che colora il mare dello Stretto di bianco. Torna la Mediterranean Cup, arrivata alla 39ª Edizione, nota in tutto il Mediterraneo come la regata della vela giovanile che colora il mare dello Stretto di bianco. Quest'anno vi è una sentita partecipazione dei Circoli di tutto il Mezzogiorno ed è un esempio di come sia importante il coinvolgimento di tutti gli attori, fino alle istituzioni Regionali, Metropolitane, Universitarie, **Autorità Portuale** e Federazione Italiana Vela. Non a caso la manifestazione è inserita nel calendario della Regione Calabria in un insieme di progetti tra agonismo e divertimento, per sottolineare l'importanza dell'accessibilità, dell'inclusione sociale e del benessere. In più vi è la componente "destagionalizzante", infatti l'evento internazionale si terrà dal 31 ottobre al 2 Novembre 2025, al di fuori del periodo della stagione turistica estiva. Con questa manifestazione, oggi entrata nella storia, la città diviene il palcoscenico di eventi sportivi internazionali e il mare valorizza la bellezza e l'identità del territorio. Per tre giorni, nel tratto di mare sotto gli occhi dei cittadini e dei supporter, vi sarà una Kermesse che animerà l'azzurro del mare e per chi partecipa alla Mediterranean Cup conta lo spirito, non la vittoria ma il saper stare assieme e il fare squadra. Così è stato per ben trentanove anni, in un appuntamento nato per la volontà dei fondatori del Circolo Velico Reggio e proseguito da chi ha reso possibile la conferma di un evento che unisce in un sano spirito sportivo una città al mare.



Porto di Augusta: incontro di Assiterminal nella sede dell'Authority. Proseguono opere per adeguare spazi, strutture e servizi

(FERPRESS) **Augusta**, 27 OTT Massima sinergia tra le aziende che operano nel **porto** commerciale di **Augusta** con prospettive di crescita economica, una migliore gestione e ottimizzazione degli spazi, in parte ancora non pienamente rispondenti alle esigenze della movimentazione di merci, l'importanza del network con gli altri porti della Sicilia orientale: sono i punti salienti emersi durante l'incontro, seguito da una visita istituzionale, che si è svolto nell'auditorium della sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale (Adsp), promosso da Assiterminal. Il presidente nazionale Tomaso Cognolato e il direttore Alessandro Ferrari sono stati accolti dal presidente Adsp Francesco Di Sarcina e dal segretario generale Adsp Attilio Montalto, accompagnati dall'ad del Terminal contenitori del **porto** di **Augusta** Antonio Pandolfo. Un piacere accogliere e ascoltare i vertici nazionali di Assiterminal ha detto Di Sarcina che hanno espresso soddisfazione per il dinamismo del **porto** megarese, capace di registrare una costante e significativa crescita e nel quale sono presenti diversi cantieri in corso e progettualità innovative, ad esempio il cold ironing, con l'obiettivo di migliorare spazi e strutture esistenti, che al momento ancora non possono esprimere al massimo le potenzialità dello scalo. Renderemo il **porto** commerciale di **Augusta** idoneo agli standard europei e internazionali nell'ambito del network con gli altri porti nostra competenza (Catania, Siracusa e Pozzallo): questo è possibile anche grazie all'ottimo allineamento tra Assiterminal e la nostra governance, che sta facendo un grande sforzo economico e organizzativo. Per i vertici di Assiterminal il meeting è stato particolarmente utile e proficuo: Abbiamo condiviso temi di sviluppo e di visione prospettica col presidente Di Sarcina sottolinea Cognolato al quale abbiamo rappresentato i sensi di una reale soddisfazione per aver potuto appurare con i nostri occhi i grandi movimenti work in progress al **porto**, invitandolo al contempo a vigilare affinché gli operatori terminalisti rispettino i loro impegni e facciano squadra con le altre imprese, al fine di evitare sottoutilizzi di parti di banchina, ma siamo certi che il lavoro in corso va nella direzione giusta.



Augusta, porto in trasformazione: Assiterminal chiede di «ottimizzare gli spazi»

Di Sarcina: proseguiamo con l'adeguamento di spazi, strutture e servizi AUGUSTA (Siracusa). Prima di tutto: fare attenzione a «una migliore gestione e ottimizzazione degli spazi» perché adesso risultano «non ancora pienamente rispondenti alle esigenze della movimentazione di merci». Secondo aspetto: è indispensabile fare "squadra" con gli altri porti della Sicilia orientale. Terzo elemento: serve la «massima sinergia tra le aziende che operano nel porto commerciale di Augusta con prospettive di crescita economica». Questo tris di questioni è stato al centro dell'attenzione nel faccia a faccia che, nell'auditorium della sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale, i vertici di Assiterminal con il presidente nazionale Tomaso Cognolato e il direttore Alessandro Ferrari hanno avuto con il presidente dell'istituzione portuale siciliana, Francesco Di Sarcina, e il segretario generale Attilio Montalto, accompagnati dall'amministratore delegato del terminal contenitori del porto di Augusta, Antonio Pandolfo.

L'incontro è stato seguito da una visita istituzionale. Queste le parole del presidente dell'ente portuale, Francesco Di Sarcina: «È stato un piacere accogliere e ascoltare i vertici nazionali di Assiterminal che hanno espresso soddisfazione per il dinamismo del porto megarese, capace di registrare una costante e significativa crescita. Sono presenti diversi cantieri in corso e progettualità innovative, ad esempio il "cold ironing", con l'obiettivo di migliorare spazi e strutture esistenti, che al momento ancora non possono esprimere al massimo le potenzialità dello scalo. Renderemo il porto commerciale di Augusta idoneo agli standard europei e internazionali nell'ambito del network con gli altri porti nostra competenza (Catania, Siracusa e Pozzallo): questo è possibile anche grazie all'ottimo allineamento tra Assiterminal e la nostra governance, che sta facendo un grande sforzo economico e organizzativo». Ecco la dichiarazione dei vertici di Assiterminal per bocca del presidente Cognolato: «Abbiamo condiviso temi di sviluppo e di visione prospettica col presidente Di Sarcina al quale abbiamo rappresentato i sensi di una reale soddisfazione per aver potuto appurare con i nostri occhi i grandi movimenti work in progress al porto». Cognolato segnala anche di aver invitato l'Authority a «vigilare affinché gli operatori terminalisti rispettino i loro impegni e facciano squadra con le altre imprese, al fine di evitare sottoutilizzi di parti di banchina, ma siamo certi che il lavoro in corso va nella direzione giusta».



10/27/2025 10:30
Di Sarcina: proseguiamo con l'adeguamento di spazi, strutture e servizi AUGUSTA (Siracusa). Prima di tutto: fare attenzione a «una migliore gestione e ottimizzazione degli spazi» perché adesso risultano «non ancora pienamente rispondenti alle esigenze della movimentazione di merci». Secondo aspetto: è indispensabile fare "squadra" con gli altri porti della Sicilia orientale. Terzo elemento: serve la «massima sinergia tra le aziende che operano nel porto commerciale di Augusta con prospettive di crescita economica». Questo tris di questioni è stato al centro dell'attenzione nel faccia a faccia che, nell'auditorium della sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia orientale, i vertici di Assiterminal con il presidente nazionale Tomaso Cognolato e il direttore Alessandro Ferrari hanno avuto con il presidente dell'istituzione portuale siciliana, Francesco Di Sarcina, e il segretario generale Attilio Montalto, accompagnati dall'amministratore delegato del terminal contenitori del porto di Augusta, Antonio Pandolfo. L'incontro è stato seguito da una visita istituzionale. Queste le parole del presidente dell'ente portuale, Francesco Di Sarcina: «È stato un piacere accogliere e ascoltare i vertici nazionali di Assiterminal che hanno espresso soddisfazione per il dinamismo del porto megarese, capace di registrare una costante e significativa crescita. Sono presenti diversi cantieri in corso e progettualità innovative, ad esempio il "cold ironing", con l'obiettivo di migliorare spazi e strutture esistenti, che al momento ancora non possono esprimere al massimo le potenzialità dello scalo. Renderemo il porto commerciale di Augusta idoneo agli standard europei e internazionali nell'ambito del network con gli altri porti nostra competenza (Catania, Siracusa e Pozzallo): questo è possibile anche grazie all'ottimo allineamento tra Assiterminal e la nostra governance, che sta facendo un grande sforzo economico e organizzativo». Ecco la dichiarazione dei vertici di Assiterminal per bocca del presidente Cognolato: «Abbiamo condiviso temi di sviluppo e di visione prospettica col presidente Di Sarcina al quale abbiamo rappresentato i sensi di una reale soddisfazione per aver potuto appurare con i nostri occhi i grandi movimenti work in progress al porto». Cognolato segnala anche di aver invitato l'Authority a «vigilare affinché gli operatori terminalisti rispettino i loro impegni e facciano squadra con le altre imprese, al fine di evitare sottoutilizzi di parti di banchina, ma siamo certi che il lavoro in corso va nella direzione giusta».

Lora

Augusta

Porto di Augusta, fase di grande trasformazione: incontro di Assiterminal nella sede dell'Authority

Visita istituzionale dei vertici nazionali per un confronto a più voci sulle prospettive dello scalo megarese e del network con gli altri porti della **Sicilia orientale**. P orto di Augusta, fase di grande trasformazione: incontro di Assiterminal nella sede dell'Authority Proseguono le opere per adeguare spazi, strutture e servizi alle esigenze del mercato e della movimentazione di merci che registrano una costante crescita Augusta - Massima sinergia tra le aziende che operano nel porto commerciale di Augusta con prospettive di crescita economica, una migliore gestione e ottimizzazione degli spazi, in parte ancora non pienamente rispondenti alle esigenze della movimentazione di merci, l'importanza del network con gli altri porti della **Sicilia orientale**: sono i punti salienti emersi durante l'incontro, seguito da una visita istituzionale, che si è svolto nell auditorium della sede dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mare di Sicilia orientale (Adsp)**, promosso da Assiterminal. Il presidente nazionale Tomaso Cognolato e il direttore Alessandro Ferrari sono stati accolti dal presidente **Adsp** Francesco Di Sarcina e dal segretario generale **Adsp** Attilio Montalto, accompagnati dall'ad del Terminal contenitori del porto di Augusta Antonio Pandolfo. "Un piacere accogliere e ascoltare i vertici nazionali di Assiterminal - ha detto Di Sarcina - che hanno espresso soddisfazione per il dinamismo del porto megarese, capace di registrare una costante e significativa crescita e nel quale sono presenti diversi cantieri in corso e progettualità innovative, ad esempio il cold ironing, con l'obiettivo di migliorare spazi e strutture esistenti, che al momento ancora non possono esprimere al massimo le potenzialità dello scalo. Renderemo il porto commerciale di Augusta idoneo agli standard europei e internazionali nell'ambito del network con gli altri porti nostra competenza (Catania, Siracusa e Pozzallo): questo è possibile anche grazie all'ottimo allineamento tra Assiterminal e la nostra governance, che sta facendo un grande sforzo economico e organizzativo". Per i vertici di Assiterminal il meeting è stato particolarmente utile e proficuo: "Abbiamo condiviso temi di sviluppo e di visione prospettica col presidente Di Sarcina - sottolinea Cognolato - al quale abbiamo rappresentato i sensi di una reale soddisfazione per aver potuto appurare con i nostri occhi i grandi movimenti work in progress al porto, invitandolo al contempo a vigilare affinché gli operatori terminalisti rispettino i loro impegni e facciano squadra con le altre imprese, al fine di evitare sottoutilizzi di parti di banchina, ma siamo certi che il lavoro in corso va nella direzione giusta". Nella foto: Cognolato, Di Sarcina, Ferrari e Pandolfo. Com. Stam. + foto Condividi: Fai clic per condividere su Facebook (Si apre in una nuova finestra) Facebook Fai clic per condividere su X (Si apre in una nuova finestra) X.



Porto Augusta, Assiterminal in visita: Scalo in grande trasformazione"

AUGUSTA Il porto commerciale di Augusta vive una fase di profonda trasformazione, con cantieri aperti, progetti innovativi e un crescente coordinamento tra istituzioni e imprese. È quanto emerso durante l'incontro promosso da Assiterminal nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale, alla presenza del presidente nazionale Tomaso Cognolato e del direttore Alessandro Ferrari, accolti dal presidente dell'AdSp Francesco Di Sarcina e dal segretario generale Attilio Montalto. Con loro anche l'amministratore delegato del terminal container di Augusta, Antonio Pandolfo. L'appuntamento, seguito da una visita ai cantieri portuali, ha offerto l'occasione per fare il punto sullo sviluppo dello scalo e sulle prospettive di crescita del sistema portuale dell'area orientale della Sicilia, che comprende anche Catania, Siracusa e Pozzallo. È un piacere accogliere i vertici di Assiterminal e poter condividere con loro i risultati raggiunti e gli obiettivi futuri ha dichiarato Di Sarcina. Augusta è un porto in evoluzione, che registra una crescita costante dei traffici e che sta investendo per adeguare spazi e infrastrutture agli standard europei e internazionali. Il cold ironing è uno dei progetti simbolo di questa strategia, insieme al miglioramento delle aree operative e alla piena valorizzazione delle potenzialità ancora inesprese dello scalo. Per Assiterminal, la visita ha confermato il forte dinamismo del porto e la solidità del dialogo con la governance locale. Abbiamo riscontrato un grande fermento progettuale ha affermato Cognolato e condiviso con il presidente Di Sarcina una visione comune di sviluppo. È fondamentale che operatori e terminalisti continuino a collaborare e rispettino gli impegni presi, per evitare sottoutilizzi e massimizzare la competitività del porto. Siamo convinti che la strada intrapresa sia quella giusta. L'incontro ha ribadito la centralità di Augusta come nodo strategico nel sistema portuale siciliano e nel Mediterraneo, grazie al ruolo crescente nella movimentazione merci e alla sinergia tra istituzioni, operatori e associazioni di categoria. Nella foto: Tomaso Cognolato, Francesco Di Sarcina, Alessandro Ferrari e Antonio Pandolfo



Porto di Augusta, fase di grande trasformazione: incontro di Assiterminal nella sede dell'Authority | DETTAGLI

Proseguono le opere per adeguare spazi, strutture e servizi alle esigenze del mercato e della movimentazione di merci che registrano una costante crescita. Massima sinergia tra le aziende che operano nel porto commerciale di Augusta con prospettive di crescita economica, una migliore gestione e ottimizzazione degli spazi, in parte ancora non pienamente rispondenti alle esigenze della movimentazione di merci, l'importanza del network con gli altri porti della **Sicilia orientale**: sono i punti salienti emersi durante l'incontro, seguito da una visita istituzionale, che si è svolta nell'auditorium della sede dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mare di Sicilia orientale (Adsp)**, promosso da Assiterminal. Il presidente nazionale Tomaso Cognolato e il direttore Alessandro Ferrari sono stati accolti dal presidente **Adsp** Francesco Di Sarcina e dal segretario generale **Adsp** Attilio Montalto, accompagnati dall'ad del Terminal contenitori del porto di Augusta Antonio Pandolfo. "Un piacere accogliere e ascoltare i vertici nazionali di Assiterminal - ha detto Di Sarcina - che hanno espresso soddisfazione per il dinamismo del porto megarese, capace di registrare una costante e significativa crescita e nel quale sono presenti diversi cantieri in corso e progettualità innovative, ad esempio il cold ironing, con l'obiettivo di migliorare spazi e strutture esistenti, che al momento ancora non possono esprimere al massimo le potenzialità dello scalo. Renderemo il porto commerciale di Augusta idoneo agli standard europei e internazionali nell'ambito del network con gli altri porti nostra competenza (Catania, Siracusa e Pozzallo): questo è possibile anche grazie all'ottimo allineamento tra Assiterminal e la nostra governance, che sta facendo un grande sforzo economico e organizzativo". Per i vertici di Assiterminal il meeting è stato particolarmente utile e proficuo: "Abbiamo condiviso temi di sviluppo e di visione prospettica col presidente Di Sarcina - sottolinea Cognolato - al quale abbiamo rappresentato i sensi di una reale soddisfazione per aver potuto appurare con i nostri occhi i grandi movimenti work in progress al porto, invitandolo al contempo a vigilare affinché gli operatori terminalisti rispettino i loro impegni e facciano squadra con le altre imprese, al fine di evitare sottoutilizzi di parti di banchina, ma siamo certi che il lavoro in corso va nella direzione giusta".



Porti, Tardino (Adsp Sicilia occidentale): "Obiettivo rendere scalo Gela efficiente"

Il commissario ha incontrato il sindaco di Gela Il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale Annalisa Tardino ha incontrato oggi, a Palermo, il sindaco di Gela Terenziano Di Stefano, il comandante del porto di Gela Daniele Curci, l'assessore comunale al Porto Giuseppe Di Cristina, la consigliera comunale Antonella Di Benedetto, l'onorevole Salvatore Scuvera, il capo del Dipartimento Trasporti e Portualità Vincenzo Casciana e i rappresentanti del Comitato del porto del golfo di Gela. Sul tavolo, lo stato dell'arte del porto, entrato appena due anni fa a far parte del network dei porti della Sicilia occidentale. Le attività messe in campo dall'AdSP, spiega una nota, "che ha ereditato una situazione particolarmente complessa con la funzionalità dello scalo fortemente compromessa, riguardano un progetto generale volto a fornire una soluzione definitiva alle criticità attuali legate all'insabbiamento e, contestualmente, a dotare il porto di banchine con fondali adeguati ai traffici commerciali". Nell'immediato è prevista un'ulteriore progettualità che riguarda la costruzione di un pennello 'intercettore' a ponente del porto per limitare il fenomeno dell'insabbiamento.

"Si è trattato - ha spiegato il commissario Tardino - di un proficuo momento di confronto tra soggetti interessati a rendere lo scalo gelese efficiente dopo anni di abbandono. Come AdSP abbiamo candidato il porto a diverse linee di finanziamento, sia nazionali che regionali. Non siamo affatto fermi ma siamo in attesa che si definiscano le procedure ambientali da parte del Mase". "Siamo soddisfatti - ha dichiarato il sindaco Di Stefano - di questo incontro nel corso del quale è stata ribadita la visione tracciata un anno fa: la realizzazione del pennello e il dragaggio rappresentano per noi le priorità assolute. Il Comune ha assicurato la massima collaborazione all'AdSP ed è disponibile a valutare la fattibilità dell'utilizzo delle risorse provenienti dall'incentivo destinato alle aree di crisi industriali complesse". Doctor's Life, formazione continua per i medici Il primo canale televisivo di formazione e divulgazione scientifica dedicato a Medici di Medicina Generale, Medici Specialisti e Odontoiatri e Farmacisti. Disponibile on demand su SKY.



10/27/2025 15:04

Il commissario ha incontrato il sindaco di Gela Il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale Annalisa Tardino ha incontrato oggi, a Palermo, il sindaco di Gela Terenziano Di Stefano, il comandante del porto di Gela Daniele Curci, l'assessore comunale al Porto Giuseppe Di Cristina, la consigliera comunale Antonella Di Benedetto, l'onorevole Salvatore Scuvera, il capo del Dipartimento Trasporti e Portualità Vincenzo Casciana e i rappresentanti del Comitato del porto del golfo di Gela. Sul tavolo, lo stato dell'arte del porto, entrato appena due anni fa a far parte del network dei porti della Sicilia occidentale. Le attività messe in campo dall'AdSP, spiega una nota, "che ha ereditato una situazione particolarmente complessa con la funzionalità dello scalo fortemente compromessa, riguardano un progetto generale volto a fornire una soluzione definitiva alle criticità attuali legate all'insabbiamento e, contestualmente, a dotare il porto di banchine con fondali adeguati ai traffici commerciali". Nell'immediato è prevista un'ulteriore progettualità che riguarda la costruzione di un pennello 'intercettore' a ponente del porto per limitare il fenomeno dell'insabbiamento. "Si è trattato - ha spiegato il commissario Tardino - di un proficuo momento di confronto tra soggetti interessati a rendere lo scalo gelese efficiente dopo anni di abbandono. Come AdSP abbiamo candidato il porto a diverse linee di finanziamento, sia nazionali che regionali. Non siamo affatto fermi ma siamo in attesa che si definiscano le procedure ambientali da parte del Mase". "Siamo soddisfatti - ha dichiarato il sindaco Di Stefano - di questo incontro nel corso del quale è stata ribadita la visione tracciata un anno fa: la realizzazione del pennello e il dragaggio rappresentano per noi le priorità assolute. Il Comune ha assicurato la massima collaborazione all'AdSP ed è disponibile a valutare la fattibilità dell'utilizzo delle risorse provenienti dall'incentivo destinato alle aree di crisi industriali complesse".

AdSP Mare di Sicilia Occidentale: commissario Tardino incontra il sindaco di Gela

(FERPRESS) Gela, 27 OTT Il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mare** di **Sicilia Occidentale**, Annalisa Tardino, ha incontrato oggi a Palermo il sindaco di Gela, Terenziano Di Stefano, il comandante del porto di Gela, Daniele Curci, l'assessore comunale al Porto, Giuseppe Di Cristina, la consigliera comunale Antonella Di Benedetto, l'onorevole Salvatore Scuvera, il capo del Dipartimento Trasporti e Portualità, Vincenzo Casciana, e i rappresentanti del Comitato del porto del golfo di Gela. All'ordine del giorno, lo stato dell'arte del porto di Gela, entrato appena due anni fa a far parte del network dei porti della **Sicilia Occidentale**. Le attività messe in campo dall'**AdSP**, che ha ereditato una situazione particolarmente complessa con la funzionalità dello scalo fortemente compromessa, riguardano un progetto generale volto a fornire una soluzione definitiva alle criticità attuali legate all'insabbiamento e, contestualmente, a dotare il porto di banchine con fondali adeguati ai traffici commerciali. Nell'immediato, è inoltre prevista un'ulteriore progettualità che riguarda la costruzione di un pennello intercettore a ponente del porto, per limitare il fenomeno dell'insabbiamento. Si è trattato ha spiegato il commissario Tardino di un proficuo momento di confronto tra soggetti interessati a rendere lo scalo gelese efficiente dopo anni di abbandono. Come **AdSP** abbiamo candidato il porto a diverse linee di finanziamento, sia nazionali che regionali. Non siamo affatto fermi masiamo in attesa che si definiscano le procedure ambientali da parte del Mase. Siamo soddisfatti ha dichiarato il sindaco Di Stefano di questo incontro, nel corso del quale è stata ribadita la visione tracciata un anno fa: la realizzazione del pennello e il dragaggio rappresentano per noi le priorità assolute. Il Comune ha assicurato la massima collaborazione all'**AdSP** ed è disponibile a valutare la fattibilità dell'utilizzo delle risorse provenienti dall'incentivo destinato alle aree di crisi industriali complesse.



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

Il commissario Tardino (AdSP MSO) incontra il sindaco di Gela: "Vogliamo rendere lo scalo di Gela efficiente dopo anni di incuria"

Il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, Annalisa Tardino, ha incontrato oggi a Palermo il sindaco di Gela, Terenziano Di Stefano, il comandante del porto di Gela, Daniele Curci, l'assessore comunale al Porto, Giuseppe Di Cristina, la consigliera comunale Antonella Di Benedetto, l'onorevole Salvatore Scuvera, il capo del Dipartimento Trasporti e Portualità, Vincenzo Casciana, e i rappresentanti del Comitato del porto del golfo di Gela. All'ordine del giorno, lo stato dell'arte del porto di Gela, entrato appena due anni fa a far parte del network dei porti della Sicilia Occidentale. Le attività messe in campo dall'AdSP, che ha ereditato una situazione particolarmente complessa con la funzionalità dello scalo fortemente compromessa, riguardano un progetto generale volto a fornire una soluzione definitiva alle criticità attuali legate all'insabbiamento e, contestualmente, a dotare il porto di banchine con fondali adeguati ai traffici commerciali. Nell'immediato, è inoltre prevista un'ulteriore progettualità che riguarda la costruzione di un pennello "intercettore" a ponente del porto, per limitare il fenomeno dell'insabbiamento. "Si è trattato - ha spiegato il commissario Tardino - di un proficuo momento di confronto tra soggetti interessati a rendere lo scalo gelese efficiente dopo anni di abbandono. Come AdSP abbiamo candidato il porto a diverse linee di finanziamento, sia nazionali che regionali. Non siamo affatto fermi ma siamo in attesa che si definiscano le procedure ambientali da parte del Mase". "Siamo soddisfatti - ha dichiarato il sindaco Di Stefano - di questo incontro, nel corso del quale è stata ribadita la visione tracciata un anno fa: la realizzazione del pennello e il dragaggio rappresentano per noi le priorità assolute. Il Comune ha assicurato la massima collaborazione all'AdSP ed è disponibile a valutare la fattibilità dell'utilizzo delle risorse provenienti dall'incentivo destinato alle aree di crisi industriali complesse".



Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Gela: la commissaria Tardino incontra il sindaco Di Stefano

PALERMO Prosegue il percorso di rilancio del porto di Gela, entrato da due anni nella rete dei porti dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Questa mattina, la commissaria straordinaria Annalisa Tardino ha incontrato a Palermo il sindaco di Gela, Terenziano Di Stefano, insieme al comandante del porto, Daniele Curci, all'assessore comunale al Porto, Giuseppe Di Cristina, alla consigliera comunale Antonella Di Benedetto, all'onorevole Salvatore Scuvera, al capo del Dipartimento Trasporti e Portualità, Vincenzo Casciana, e ai rappresentanti del Comitato del porto del golfo di Gela. Al centro della riunione, lo stato dell'arte dello scalo e le azioni avviate dall'AdSp per restituire piena funzionalità a un'infrastruttura da anni in difficoltà. Il porto gelese, infatti, soffre di problemi strutturali legati all'insabbiamento e di fondali insufficienti per i traffici commerciali, criticità su cui l'Ente sta concentrando la propria programmazione. Tra le iniziative previste figura un progetto generale per la messa in sicurezza e l'efficientamento dello scalo, che comprende interventi di dragaggio e l'adeguamento delle banchine. In parallelo, è in fase di definizione la costruzione di un pennello intercettore a ponente del porto, destinato a ridurre il fenomeno dell'insabbiamento. È stato un incontro proficuo tra tutti i soggetti impegnati a rendere il porto di Gela nuovamente efficiente dopo anni di abbandono ha dichiarato Annalisa Tardino . Abbiamo candidato lo scalo a diverse linee di finanziamento, sia nazionali che regionali, e siamo in attesa della conclusione delle procedure ambientali da parte del MASE. L'obiettivo è fornire una soluzione definitiva e strutturale alle criticità attuali. Soddisfazione è stata espressa anche dal primo cittadino: La visione tracciata un anno fa è stata confermata ha sottolineato Terenziano Di Stefano . La realizzazione del pennello e il dragaggio restano per noi le priorità assolute. Il Comune garantirà la massima collaborazione all'Autorità portuale e valuterà la possibilità di impiegare risorse provenienti dagli incentivi destinati alle aree di crisi industriale complesse. Con il confronto odierno, AdSp e Comune di Gela ribadiscono una strategia condivisa per restituire allo scalo un ruolo operativo centrale, a servizio del territorio e del sistema portuale della Sicilia Occidentale.



Trapani Oggi

Trapani

Nave "Mediterranea" pronta a lasciare Trapani

La nave era stata fermata dopo lo sbarco di dieci migranti al porto di Trapani. Per nave "Mediterranea" della ong Mediterranea Saving Humans è tempo diripartire per ricominciare una nuova missione di ricerca e soccorso nel Mediterraneo. Tutto questo è possibile dopo che il Tribunale di Trapani ha riconosciuto l'illegittimità del fermo amministrativo di 60 giorni imposto in base al decreto Piantedosi. Come si ricorderà il provvedimento era scattato in seguito alla decisione dell'equipaggio di disobbedire all'ordine di dirigersi verso il porto di Genova, scelto dalle autorità italiane per lo sbarco di dieci giovanissimi migranti soccorsi al largo della Libia. A inizio settembre la nave era stata posta sotto fermo amministrativo per due mesi dal ministero dell'Interno perché a fine agosto aveva disobbedito agli ordini del ministero e aveva fatto sbarcare 10 persone migranti soccorse in mare a Trapani, in Sicilia, anziché a Genova, come le era stato indicato. L'ONG era stata inoltre multata per 10mila euro. La decisione del tribunale di Trapani è notevole perché va contro le regole per il soccorso in mare dei migranti, che l'attuale governo aveva modificato pochi mesi dopo essere entrato in carica. "® Riproduzione Riservata" - E' vietata la copia anche parziale senza autorizzazione.



Il Nautilus

Focus

La Charybdis, nave per il trasporto di grandi turbine eoliche sulla costa orientale degli Stati Uniti

(La Charybdis è una delle navi più grandi del suo genere; foto courtesy Dominion Energy) Dominion Energy raggiunge un importante traguardo nella costruzione della Charybdis, la prima nave per l'installazione di turbine eoliche offshore conforme al Jones Act Port of Hampton (Portsmouth Marine Terminal) Virginia. Negli ultimi anni, i settori offshore e marittimo hanno intrapreso un percorso di trasformazione energetica e digitale per rimanere competitivi, sicuri ed efficienti. In questo settore, gli USA si stanno impegnando nell'installazione di turbine eoliche offshore, ottenendo risultati importanti grazie ad una nave specializzata come la Charybdis. Per migliorare l'affidabilità delle pale di sollevamento, le turbine eoliche offshore sono tipicamente installate utilizzando navi jack-up supportate da quattro o sei gambe collegate a spudcan o fondazioni in lamiera per garantire la stabilità della gru. Le strutture galleggianti a più gambe sono utilizzate come navi per l'installazione di parchi eolici che possono essere classificate in due tipi: chiatte jack-up e nave semovente. Le chiatte jack-up hanno in genere quattro gambe, differiscono in modo significativo per dimensioni e non sono semoventi. Un altro tipo di nave da installazione con 4-6 gambe può autopropulsione e viaggiare a 8-12 nodi. Quando la nave arriva sul luogo di lavoro, può completare da sola il posizionamento esatto grazie al tandem tra il sistema di posizionamento e l'elica. La nave si trasforma quindi in una piattaforma di ingegneria oceanica proiettando le gambe dal fondo della nave al fondo del mare e sollevando l'intero corpo della nave. La nave Charybdis svolgerà un ruolo fondamentale nella transizione energetica degli USA, fornendo una soluzione operativa per l'installazione di turbine eoliche offshore, fondamentale per il continuo sviluppo di una catena di approvvigionamento per gli Stati Uniti. Sarà operativa dal porto Hampton Roads, principale sito di installazione eolica offshore della nazione, e utilizzerà un equipaggio americano. Il cantiere navale Seatrion AmFELS di Brownsville, Texas, ha consegnato la Charybdis, una Wind Turbine Installation Vessel (WTIV) ordinata dalla Dominion Energy. La WTIV autoelevante, che sarà dispiegata presso il sito del progetto Coastal Virginia Offshore Wind (CVOW) a 27 miglia al largo della costa di Virginia Beach, in Virginia, è la prima nave per l'installazione di impianti eolici offshore costruita negli Stati Uniti e qualificata dal Jones Act, secondo il Dipartimento degli Interni degli Stati Uniti. Lo ricordiamo, il Jones Act è una normativa che richiede che le navi siano costruite negli Stati Uniti, di proprietà statunitense, battenti bandiera statunitense e con equipaggio statunitense se trasportano merci tra **porti** americani (cabotaggio). La nave supporterà i lavori di installazione presso CVOW, che avrà 176 turbine e una potenza totale di 2,6 GW. In seguito sarà disponibile per il noleggio charter di sviluppatori di impianti eolici offshore a supporto di diversi progetti eolici lungo la costa orientale



(La Charybdis è una delle navi più grandi del suo genere; foto courtesy Dominion Energy) Dominion Energy raggiunge un importante traguardo nella costruzione della Charybdis, la prima nave per l'installazione di turbine eoliche offshore conforme al Jones Act Port of Hampton (Portsmouth Marine Terminal) Virginia. Negli ultimi anni, i settori offshore e marittimo hanno intrapreso un percorso di trasformazione energetica e digitale per rimanere competitivi, sicuri ed efficienti. In questo settore, gli USA si stanno impegnando nell'installazione di turbine eoliche offshore, ottenendo risultati importanti grazie ad una nave specializzata come la Charybdis. Per migliorare l'affidabilità delle pale di sollevamento, le turbine eoliche offshore sono tipicamente installate utilizzando navi jack-up supportate da quattro o sei gambe collegate a spudcan o fondazioni in lamiera per garantire la stabilità della gru. Le strutture galleggianti a più gambe sono utilizzate come navi per l'installazione di parchi eolici che possono essere classificate in due tipi: chiatte jack-up e nave semovente. Le chiatte jack-up hanno in genere quattro gambe, differiscono in modo significativo per dimensioni e non sono semoventi. Un altro tipo di nave da installazione con 4-6 gambe può autopropulsione e viaggiare a 8-12 nodi. Quando la nave arriva sul luogo di lavoro, può completare da sola il posizionamento esatto grazie al tandem tra il sistema di posizionamento e l'elica. La nave si trasforma quindi in una piattaforma di ingegneria oceanica proiettando le gambe dal fondo della nave al fondo del mare e sollevando l'intero corpo della nave. La nave Charybdis svolgerà un ruolo fondamentale nella transizione energetica degli USA, fornendo una soluzione operativa per l'installazione di turbine eoliche offshore, fondamentale per il continuo sviluppo di una catena di approvvigionamento per gli Stati Uniti. Sarà operativa dal porto Hampton Roads, principale sito di installazione eolica offshore della nazione, e utilizzerà un

Il Nautilus

Focus

degli Stati Uniti. In particolare, sarà in grado di trasportare e installare turbine eoliche con una capacità fino a 12 MW. La nave è stata progettata dalla GustoMSC, azienda specializzata in ingegneria offshore, come jack-up rigs, navi specializzate e semi-sommergibili. (GustoMSC = Gusto, storico nome di un cantiere navale olandese e MSC perché impegnato nel Maritime Sector Construction e fa parte del gruppo NOV-National Oilwell Varco- leader globale nella tecnologia per l'industria energetica). La Charybdis, lunga 144 metri e larga 56, draught 7.49 metri, depth 11,51 metri, è dotata di una gru sul ponte principale da 2.200 tonnellate e può ospitare fino a 119 persone. La nave con scafo in acciaio batte bandiera USA, proprietario la Dominion Energy, Stati Uniti, operatore la Blue Ocean Energy Marine, Stati Uniti. La nave è dotata di spudcan per il transito e questi possono essere retratti per ridurre ulteriormente il pescaggio, consentendo così l'accesso a **porti** meno profondi. Gli Spudcan sono i coni di base delle piattaforme autoelevatrici di perforazione mobile. Questi coni invertiti sono montati alla base della piattaforma autoelevatrice e forniscono stabilità alle forze laterali che agiscono sulla piattaforma autoelevatrice quando viene dispiegata nei fondali oceanici. La disposizione di propulsione del WTIV include quattro eliche di poppa fisse da 3.200 kW e tre side thrusters retrattili in avanti da 3.700 kW. La propulsione consente all'imbarcazione di navigare a velocità fino a 10 nodi. Dispone di tre gru a piedistallo più piccole, un ponte di volo per l'uso da parte di un S-92 o di un elicottero simile a medio raggio e rilevatori di incendio e gas installati in tutta la nave; due scialuppe di salvataggio chiuse da 119 persone, zattere di salvataggio gonfiabili e una barca MOB da 24 piedi (7,3 metri) che può ospitare sei persone. Le dimensioni rendono la WTIV una delle navi più grandi del suo genere, consentendole quindi di trasportare e installare alcune delle più grandi turbine eoliche oggi disponibili, nonché i relativi componenti, sul suo ponte aperto di 58.125 piedi quadrati (5.400 metri quadrati). Il design della Charybdis include anche caratteristiche ecologiche come un sistema di azionamento elettrico per la gru, che offre una maggiore precisione e affidabilità di posizionamento, riducendo al contempo le esigenze di manutenzione. La nave vanta anche sistemi avanzati di navigazione e comunicazione. Tutti questi sistemi garantiscono manovre precise e stabilità, fondamentali per l'installazione di turbine eoliche offshore, e riducono al minimo il rischio di incidenti o pericoli ambientali. La capacità della nave di autosollevarsi sopra il livello del mare fornisce una piattaforma di lavoro stabile, riducendo significativamente il rischio associato al lavoro in condizioni oceaniche variabili, mentre la gru principale e l'ampia area del ponte consentono un'installazione rapida ed efficace delle turbine eoliche. I tempi da trascorrere in mare per l'equipaggio sono ridotti ed anche l'affaticamento per cui si migliora la sicurezza generale. La Charybdis è stata classificata dall'American Bureau of Shipping e sarà gestita da Blue Ocean Energy Marine, una sussidiaria di Dominion Energy, con sede a Hampton Roads in Virginia. La costruzione del parco eolico offshore è prevista per la fine del 2026. Sarà il più grande parco eolico offshore degli Stati Uniti, con un totale di 176 turbine Siemens Gamesa da 14 MW e una capacità totale di 2,6 GW. Abele Carruezzo Si ringrazia Dominion Energy per le note tecniche di

Il Nautilus

Focus

questa nave. Imbarcazione jack-up e fondazione spudcan: a) modello 3D dell'imbarcazione jack-up; b) forma geometrica dello spudcan).

Informare

Focus

World Shipping Council e China Shipowners' Association si sono confrontate sulle tasse reciproche sulle navi di USA e Cina

Pechino avrebbe introdotto esenzioni per le navi USA costruite in Cina. Nei giorni scorsi una delegazione del World Shipping Council (WSC), l'associazione internazionale di cui fanno parte le principali compagnie di navigazione containerizzate mondiali, ha incontrato a Shanghai i rappresentanti della China Shipowners' Association (CSA) nel corso di una riunione incentrata principalmente sugli effetti sul trasporto marittimo determinati dalle nuove tasse a carico delle navi cinesi che fanno scalo nei **porti** USA che sono state introdotte dall'Office of the United States Trade Representative (USTR) nel quadro delle misure per contrastare la concorrenza cinese nel settore della cantieristica navale ai sensi della Sezione 301 del Trade Act del 1974 che consente al presidente statunitense di adottare misure contro azioni e politiche di governi esteri che si ritiene danneggino il commercio americano del 18 aprile. Il vicepresidente esecutivo della CSA, Liu Shanghai, ha confermato la decisa opposizione della China Shipowners' Association alle nuove tasse sulle navi cinesi, che vengono applicate negli USA a partire dallo scorso 14 ottobre del 22 aprile 2025), ed ha evidenziato

che queste misure violano il principio di non discriminazione della World Trade Organization e compromettono la concorrenza leale nel settore del trasporto marittimo internazionale. Shanghai ha sottolineato che queste misure non solo danneggeranno i legittimi diritti e interessi delle compagnie di navigazione cinesi, ma comprometteranno anche la stabilità della supply chain globale e determineranno un aumento dei costi degli scambi commerciali. Liu Shanghai ha spiegato che lo scorso settembre il governo cinese ha modificato le norme sul trasporto marittimo per migliorare ulteriormente la base giuridica delle contromisure da adottarsi rispetto alle tasse introdotte dall'USTR e ha deciso di imporre "tasse portuali speciali" alle navi statunitensi del 30 settembre e 10 ottobre 2025). Il vicepresidente della CSA ha specificato che le misure adottate dalla Cina dimostrano non solo una chiara reciprocità giuridica, ma anche moderazione, ed hanno l'obiettivo di salvaguardare i legittimi diritti e interessi dell'industria navale cinese e di promuovere un ritorno dell'ordine marittimo internazionale a un percorso razionale e basato sul dialogo. Il presidente e amministratore delegato del World Shipping Council, Joe Kramek, ha manifestato la profonda preoccupazione dell'associazione per il potenziale impatto delle misure ai sensi della Sezione 301 sulla supply chain globale e ha affermato che il WSC continuerà a sostenere un ambiente commerciale e marittimo internazionale libero e stabile. Intanto l'agenzia di stampa "Reuters", citando l'emittente statale cinese CCTV, ha reso noto che le navi di bandiera statunitense, o di proprietà o gestione statunitense, che sono state costruite in Cina e che fanno scalo nei **porti**



Pechino avrebbe introdotto esenzioni per le navi USA costruite in Cina. Nei giorni scorsi una delegazione del World Shipping Council (WSC), l'associazione internazionale di cui fanno parte le principali compagnie di navigazione containerizzate mondiali, ha incontrato a Shanghai i rappresentanti della China Shipowners' Association (CSA) nel corso di una riunione incentrata principalmente sugli effetti sul trasporto marittimo determinati dalle nuove tasse a carico delle navi cinesi che fanno scalo nei porti USA che sono state introdotte dall'Office of the United States Trade Representative (USTR) nel quadro delle misure per contrastare la concorrenza cinese nel settore della cantieristica navale ai sensi della Sezione 301 del Trade Act del 1974 che consente al presidente statunitense di adottare misure contro azioni e politiche di governi esteri che si ritiene danneggino il commercio americano del 18 aprile. Il vicepresidente esecutivo della CSA, Liu Shanghai, ha confermato la decisa opposizione della China Shipowners' Association alle nuove tasse sulle navi cinesi, che vengono applicate negli USA a partire dallo scorso 14 ottobre del 22 aprile 2025), ed ha evidenziato che queste misure violano il principio di non discriminazione della World Trade Organization e compromettono la concorrenza leale nel settore del trasporto marittimo internazionale. Shanghai ha sottolineato che queste misure non solo danneggeranno i legittimi diritti e interessi delle compagnie di navigazione cinesi, ma comprometteranno anche la stabilità della supply chain globale e determineranno un aumento dei costi degli scambi commerciali. Liu Shanghai ha spiegato che lo scorso settembre il governo cinese ha modificato le norme sul trasporto marittimo per migliorare ulteriormente la base giuridica delle contromisure da adottarsi rispetto alle tasse introdotte dall'USTR e ha deciso di imporre "tasse portuali speciali" alle navi statunitensi del 30 settembre e 10 ottobre 2025). Il

Informare

Focus

cinesi sarebbero state esentate dal pagamento delle tasse contro le navi USA introdotte da Pechino.

Tecnologia, Cultura, Sicurezza e Salute del mare: la rivoluzione Blue Deep-Tech

Eccellenza scientifica, sviluppo sostenibile e sicurezza globale L'Università di Pavia e il Centro di Ricerca ITIR si propongono come riferimento nazionale per la costruzione di una rete di ricerca e innovazione dedicata alle tecnologie del mare Pavia, 24 ottobre 2025 - Con il convegno "Blue Deep-Tech: Tecnologia, Sicurezza e Salute nella Dimensione Subacquea", organizzato dal Centro di Ricerca ITIR, Università di Pavia compie un primo passo verso la creazione di un polo nazionale dedicato alla ricerca, cultura e innovazione sulla dimensione subacquea. L'obiettivo è ambizioso, fare di Pavia un punto di riferimento per le Blue Deep-Tech, dove tecnologia, cultura, sicurezza e salute si incontrano per affrontare le sfide del mare del futuro. Il convegno, aperto dal Magnifico Rettore, Prof. Alessandro Reali e dal Presidente del Centro di Ricerca ITIR, Prof. Stefano Denicolai, ha visto la partecipazione del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Sen. Nello Musumeci, insieme ad alti rappresentanti del mondo istituzionale, industriale e accademico. "L'evento non vuole essere solo un momento di confronto, ma un punto di partenza per costruire una rete di ricerca e innovazione sulla dimensione subacquea, capace di coniugare eccellenza scientifica, responsabilità ambientale e sviluppo tecnologico. Pavia è il luogo perfetto per un'iniziativa di questo tipo. In primo luogo, per rimarcare che non serve abitare in zone costiere per avere a cuore il mare, perché ciò che accade negli abissi ha un impatto decisivo anche su sicurezza, salute e innovazione tecnologica sulla terraferma. In secondo luogo, per i tanti filoni di ricerca d'eccellenza nella dimensione subacquea, ad esempio in tema di nuovi materiali, nano-ottica e geologia marina, orientati verso nuove traiettorie di sviluppo sostenibile e sicurezza globale." ha sottolineato il prof. Stefano Denicolai, Presidente del Centro di Ricerca ITIR, Università di Pavia. La Blue Deep-Tech rappresenta una delle frontiere più promettenti dell'innovazione contemporanea: un ambito in cui intelligenza artificiale, sensoristica iperbarica, geologia dei fondali e medicina subacquea si integrano per ridisegnare il rapporto tra uomo, mare e sicurezza. Durante la tavola rotonda del convegno, esperti e rappresentanti delle istituzioni hanno affrontato tre grandi direttrici fortemente interconnesse: innovazione tecnologica, sicurezza delle attività subacquee e salute dell'uomo negli ambienti iperbarici. Tra i relatori, Ferdinando Auricchio, Professore di Scienza delle Costruzioni e coordinatore del progetto "META-SUB: METAmateriali innovativi per applicazioni SUBacquee avanzate"; Giovanni Cappa, Presidente della Società Italiana di Medicina degli Ambienti Estremi (SIMAE); Franco Marabelli, Professore di Fisica Sperimentale e coordinatore di progetti di spettroscopia ottica applicata alla subacquea; Alessio Sanfilippo, Professore di Petrologia e Petrografia, esperto di geologia dei bacini oceanici; e l'Ammiraglio Luigi Sinapi, Direttore dell'International Hydrographic Organization (IHO). Il convegno segna l'avvio del percorso con cui il

Informatore Navale

Tecnologia, Cultura, Sicurezza e Salute del mare: la rivoluzione Blue Deep-Tech

10/27/2025 19:47

Eccellenza scientifica, sviluppo sostenibile e sicurezza globale L'Università di Pavia e il Centro di Ricerca ITIR si propongono come riferimento nazionale per la costruzione di una rete di ricerca e innovazione dedicata alle tecnologie del mare Pavia, 24 ottobre 2025 - Con il convegno "Blue Deep-Tech: Tecnologia, Sicurezza e Salute nella Dimensione Subacquea", organizzato dal Centro di Ricerca ITIR, Università di Pavia compie un primo passo verso la creazione di un polo nazionale dedicato alla ricerca, cultura e innovazione sulla dimensione subacquea. L'obiettivo è ambizioso, fare di Pavia un punto di riferimento per le Blue Deep-Tech, dove tecnologia, cultura, sicurezza e salute si incontrano per affrontare le sfide del mare del futuro. Il convegno, aperto dal Magnifico Rettore, Prof. Alessandro Reali e dal Presidente del Centro di Ricerca ITIR, Prof. Stefano Denicolai, ha visto la partecipazione del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Sen. Nello Musumeci, insieme ad alti rappresentanti del mondo istituzionale, industriale e accademico. "L'evento non vuole essere solo un momento di confronto, ma un punto di partenza per costruire una rete di ricerca e innovazione sulla dimensione subacquea, capace di coniugare eccellenza scientifica, responsabilità ambientale e sviluppo tecnologico. Pavia è il luogo perfetto per un'iniziativa di questo tipo. In primo luogo, per rimarcare che non serve abitare in zone costiere per avere a cuore il mare, perché ciò che accade negli abissi ha un impatto decisivo anche su sicurezza, salute e innovazione tecnologica sulla terraferma. In secondo luogo, per i tanti filoni di ricerca d'eccellenza nella dimensione subacquea, ad esempio in tema di nuovi materiali, nano-ottica e geologia marina, orientati verso nuove traiettorie di sviluppo sostenibile e sicurezza globale." ha sottolineato il prof. Stefano Denicolai, Presidente del Centro di Ricerca ITIR, Università di Pavia. La Blue Deep-Tech rappresenta una delle frontiere più promettenti dell'innovazione contemporanea: un ambito in cui intelligenza artificiale, sensoristica iperbarica, geologia dei fondali e medicina subacquea si integrano per ridisegnare il rapporto tra uomo, mare e sicurezza. Durante la tavola rotonda del convegno, esperti e rappresentanti delle istituzioni hanno affrontato tre grandi direttrici fortemente interconnesse: innovazione tecnologica, sicurezza delle attività subacquee e salute dell'uomo negli ambienti iperbarici. Tra i relatori, Ferdinando Auricchio, Professore di Scienza delle Costruzioni e coordinatore del progetto "META-SUB: METAmateriali innovativi per applicazioni SUBacquee avanzate"; Giovanni Cappa, Presidente della Società Italiana di Medicina degli Ambienti Estremi (SIMAE); Franco Marabelli, Professore di Fisica Sperimentale e coordinatore di progetti di spettroscopia ottica applicata alla subacquea; Alessio Sanfilippo, Professore di Petrologia e Petrografia, esperto di geologia dei bacini oceanici; e l'Ammiraglio Luigi Sinapi, Direttore dell'International Hydrographic Organization (IHO). Il convegno segna l'avvio del percorso con cui il

Informatore Navale

Focus

(IHO). Il convegno segna l'avvio del percorso con cui il Centro di Ricerca ITIR intende creare un ecosistema interdisciplinare che unisca università, imprese e istituzioni per sviluppare tecnologie e competenze legate alla sicurezza, alla sostenibilità e alla gestione delle attività subacquee. L'iniziativa si inserisce in un quadro di crescente attenzione istituzionale verso la dimensione sottomarina, rafforzato dal Disegno di Legge n. 2521 e dall'istituzione dell'Agenzia per la Sicurezza delle Attività Subacquee (Asas). Da oltre due anni il Centro di Ricerca ITIR è impegnato nello sviluppo di progetti e competenze legati al mare, anche grazie alla collaborazione con la Marina Militare siglata nel marzo 2025. Il mare e gli oceani sono infatti un asset strategico per la sicurezza e l'economia globale: il 99% delle telecomunicazioni digitali e il 90% del **traffico merci** mondiale viaggiano via mare, con un valore dei traffici che nel 2023 ha superato i 10 trilioni di dollari. In questo quadro, l'Università di Pavia e il Centro di Ricerca ITIR si propongono come riferimento nazionale per la costruzione di una rete di ricerca e innovazione dedicata alle tecnologie del mare, capace di coniugare eccellenza scientifica, sviluppo sostenibile e sicurezza globale.

Informazioni Marittime

Focus

Elettificazione banchine, Clia: "Il 60% delle navi pronte, ma i porti sono indietro"

Lo ha spiegato Nikos Mertzanidis, l'executive director dell'associazione europea, durante il suo intervento all'Italian Cruise Day tenuto a **Catania**. I porti italiani devono fare sostanziali passi avanti con l'adozione del cold ironing. È la sollecitazione che arriva da parte di Clia, l'associazione europea delle compagnie crocieristiche. "Le compagnie crocieristiche stanno investendo in modo significativo per ridurre le emissioni sia in mare che in porto con diverse innovazioni e tecnologie, per esempio equipaggiando le navi con sistemi per allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i motori quando sono ferme all'ancora. Oggi il 60% delle crociere è già dotato di questa tecnologia, e la percentuale cresce ogni anno. Tuttavia, man mano che le nostre navi evolvono, devono farlo anche i porti e le destinazioni, ma oggi solo il 3% dei porti a livello globale è pronto e nessuno ancora in Italia. Sappiamo che alcuni porti italiani stanno compiendo grandi progressi e altri hanno già avviato i test. Ci auguriamo di poter vedere presto questa tecnologia operativa anche nei porti italiani". Così Nikos Mertzanidis, l'executive director in Europa di Clia, durante il suo intervento all'Italian Cruise Day tenuto nei giorni scorsi a **Catania**. Condividi Tag clia Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Elettificazione banchine, Clia: "Il 60% delle navi pronte, ma i porti sono indietro"



10/27/2025 08:37

Lo ha spiegato Nikos Mertzanidis, l'executive director dell'associazione europea, durante il suo intervento all'Italian Cruise Day tenuto a Catania. I porti italiani devono fare sostanziali passi avanti con l'adozione del cold ironing. È la sollecitazione che arriva da parte di Clia, l'associazione europea delle compagnie crocieristiche. "Le compagnie crocieristiche stanno investendo in modo significativo per ridurre le emissioni sia in mare che in porto con diverse innovazioni e tecnologie, per esempio equipaggiando le navi con sistemi per allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i motori quando sono ferme all'ancora. Oggi il 60% delle crociere è già dotato di questa tecnologia, e la percentuale cresce ogni anno. Tuttavia, man mano che le nostre navi evolvono, devono farlo anche i porti e le destinazioni, ma oggi solo il 3% dei porti a livello globale è pronto e nessuno ancora in Italia. Sappiamo che alcuni porti italiani stanno compiendo grandi progressi e altri hanno già avviato i test. Ci auguriamo di poter vedere presto questa tecnologia operativa anche nei porti italiani". Così Nikos Mertzanidis, l'executive director in Europa di Clia, durante il suo intervento all'Italian Cruise Day tenuto nei giorni scorsi a Catania. Condividi Tag clia Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Focus

Attesi l'anno prossimo nei porti italiani 15,4 milioni di crocieristi: lo studio di Risposte Turismo

Previsto un nuovo record storico per il numero di accosti: 5.680 (+2,7% sul 2025) I porti crocieristici italiani potrebbero stabilire nuovi record di affluenza nel 2026 grazie a 15,4 milioni di viaggiatori movimentati (+2,6% sui valori attesi nel 2025) e 5.680 accosti (+2,7% sul 2025). E ancora, risulta oltre un miliardo di euro di investimenti nei porti crocieristici dello stivale pianificati nel triennio 2026-2028. Si è aperta nei giorni scorsi con queste previsioni la dodicesima edizione di Italian Cruise Day, il forum itinerante per l'industria crocieristica italiana ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno in partnership con l'Autorità di Sistema del Mar di Sicilia Orientale, tenuto presso la Vecchia Dogana di Catania. I risultati attesi per il 2026, contenuti nella nuova edizione dell'Italian Cruise Watch di Risposte Turismo, sono frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di oltre 50 porti, rappresentativi del 91% sia del traffico crocieristico nazionale sia delle toccate nave e, secondo la consolidata metodologia utilizzata dai ricercatori di Risposte Turismo, tiene conto di numerosi fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo, tra i quali i possibili cambi di itinerari delle navi durante la stagione e l'occupazione media attesa delle navi. Nel dettaglio, Civitavecchia si confermerà ancora una volta primo porto crocieristico del Paese e tra i principali a livello mondiale, raggiungendo i 3,7 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti, + 4,8% sul 2025) grazie a 900 accosti (+1,1% sul 2025). Alle sue spalle, confermate le posizioni del 2025, con Napoli al secondo posto (circa 1,9 milioni di passeggeri movimentati, -5,9% e poco più di 500 accosti, -9,8% sul 2025) e **Genova** al terzo (circa 1,7 milioni di passeggeri movimentati, in linea con il 2025 e 320 accosti, -3%). Condividi Tag crociere Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Attesi l'anno prossimo nei porti italiani 15,4 milioni di crocieristi: lo studio di Risposte Turismo



10/27/2025 12:22

Previsto un nuovo record storico per il numero di accosti: 5.680 (+2,7% sul 2025) I porti crocieristici italiani potrebbero stabilire nuovi record di affluenza nel 2026 grazie a 15,4 milioni di viaggiatori movimentati (+2,6% sui valori attesi nel 2025) e 5.680 accosti (+2,7% sul 2025). E ancora, risulta oltre un miliardo di euro di investimenti nei porti crocieristici dello stivale pianificati nel triennio 2026-2028. Si è aperta nei giorni scorsi con queste previsioni la dodicesima edizione di Italian Cruise Day, il forum itinerante per l'industria crocieristica italiana ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno in partnership con l'Autorità di Sistema del Mar di Sicilia Orientale, tenuto presso la Vecchia Dogana di Catania. I risultati attesi per il 2026, contenuti nella nuova edizione dell'Italian Cruise Watch di Risposte Turismo, sono frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di oltre 50 porti, rappresentativi del 91% sia del traffico crocieristico nazionale sia delle toccate nave e, secondo la consolidata metodologia utilizzata dai ricercatori di Risposte Turismo, tiene conto di numerosi fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo, tra i quali i possibili cambi di itinerari delle navi durante la stagione e l'occupazione media attesa delle navi. Nel dettaglio, Civitavecchia si confermerà ancora una volta primo porto crocieristico del Paese e tra i principali a livello mondiale, raggiungendo i 3,7 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti, + 4,8% sul 2025) grazie a 900 accosti (+1,1% sul 2025). Alle sue spalle, confermate le posizioni del 2025, con Napoli al secondo posto (circa 1,9 milioni di passeggeri movimentati, -5,9% e poco più di 500 accosti, -9,8% sul 2025) e Genova al terzo (circa 1,7 milioni di passeggeri movimentati, in linea con il 2025 e 320 accosti, -3%). Condividi Tag crociere Articoli correlati.

Nomine Authority, riecche nel menù della commissione dei senatori

Dopo lo strappo di Salvini, in ballo 8 decreti: a cominciare da Gariglio a Livorno LIVORNO. Il pronostico su quel che accadrà oggi, martedì 28 ottobre, nella commissione di Palazzo Madama? No, non cercatevelo nei conciliaboli nei corridoi o nelle riunioni riservate nelle stanze che contano: gli unici ad aver titolo per azzeccarci sono gli sceneggiatori di qualche film hollywoodiano o un geniccio alla Jeffery Deaver da Glenn Ellyn, Illinois, che nel thriller sostituisce il classico colpo di scena à la Poirot con il susseguirsi di ribaltamenti, l'uno dopo l'altro, ruzzolando di capitolo in capitolo. Del resto, in teoria la convocazione c'è e l'ordine del giorno pure. Disallineati, però: con differente ordine di apparizione. Ma ogni comunità ha le sue manie, e i senatori non rinunciano al guazzabuglio di mettere al quarto posto quel che, «ma scusa lo sanno tutti», sarà discusso per primo e al terzo quello che finirà ultimo, salvo che non ci sia da fare uno sgambetto e allora vedi mai che Riassunto delle puntate precedenti, ma solo delle ultime. Sette giorni fa, martedì 21 ottobre, era convocata la commissione lavori pubblici e ambiente del Senato, titolare del diritto di dare un parere non vincolante (al pari della consorella della Camera, che l'ha già dato): prima una inversione nell'ordine di trattazione e poi in extremis l'annullamento delle altre due date per la prosecuzione del dibattito avevano fatto saltare il pronunciamento. A quel punto, il ministro Matteo Salvini - come preannunciato durante la visita al porto di Livorno - avoca a sé il potere di fare la nomina per conto proprio anche senza che la commissione dia il verde, ed ecco che firma il decreto con tre nomi: Francesco Mastro va a Bari, Bruno Pisano va a La Spezia, Francesco Rizzo va a Messina. Perché tre e non l'intero pacchetto di nomine in attesa? Anche questo il leader leghista l'aveva spiegato nel sopralluogo livornese alla (futura) Darsena Europa: un pacchettino di nomine per volta non solo uno strappo definitivo ma una spinta alla commissione a darsi una mossa. Aveva anche detto, davanti al commissario Gariglio, che avrebbe marciato in ordine di "anzianità" di attesa. Mica tanto: come detto, nell'infornata di giovedì 23 ottobre ha firmato i decreti che trasformano in presidenti i commissari dell'Authority di Bari-Brindisi, quello di La Spezia e Marina di Carrara e quello dello Stretto di Messina. Peccato che, la "Gazzetta Marittima" l'ha dimostrato, l'ordine giusto non sia quello: né guardando alle date in cui il ministero ha avviato l'iter con la richiesta d'intesa ai presidenti delle Regioni competenti né tenendo presente le date in cui nell'attesa sono saltate fuori le nomine tappabuchi come commissari. In entrambi i casi il commissario straordinario dell'Authority livornese Davide Gariglio rientrava fra i primi tre. Non basta: la successione non è quella neanche seguendo la numerazione data che Palazzo Madama ha dato a ciascuna delle proposte di nomina: il caso di Bari (rubricato al n. 82) e quello di Messina (al n. 83) hanno sorpassato al fotofinish



10/28/2025 01:51 MAURO ZUCHELLI

Dopo lo strappo di Salvini, in ballo 8 decreti: a cominciare da Gariglio a Livorno LIVORNO. Il pronostico su quel che accadrà oggi, martedì 28 ottobre, nella commissione di Palazzo Madama? No, non cercatevelo nei conciliaboli nei corridoi o nelle riunioni riservate nelle stanze che contano: gli unici ad aver titolo per azzeccarci sono gli sceneggiatori di qualche film hollywoodiano o un geniccio alla Jeffery Deaver da Glenn Ellyn, Illinois, che nel thriller sostituisce il classico colpo di scena à la Poirot con il susseguirsi di ribaltamenti, l'uno dopo l'altro, ruzzolando di capitolo in capitolo. Del resto, in teoria la convocazione c'è e l'ordine del giorno pure. Disallineati, però: con differente ordine di apparizione. Ma ogni comunità ha le sue manie, e i senatori non rinunciano al guazzabuglio di mettere al quarto posto quel che, «ma scusa lo sanno tutti», sarà discusso per primo e al terzo quello che finirà ultimo, salvo che non ci sia da fare uno sgambetto e allora vedi mai che Riassunto delle puntate precedenti, ma solo delle ultime. Sette giorni fa, martedì 21 ottobre, era convocata la commissione lavori pubblici e ambiente del Senato, titolare del diritto di dare un parere non vincolante (al pari della consorella della Camera, che l'ha già dato): prima una inversione nell'ordine di trattazione e poi in extremis l'annullamento delle altre due date per la prosecuzione del dibattito avevano fatto saltare il pronunciamento. A quel punto, il ministro Matteo Salvini - come preannunciato durante la visita al porto di Livorno - avoca a sé il potere di fare la nomina per conto proprio anche senza che la commissione dia il verde, ed ecco che firma il decreto con tre nomi: Francesco Mastro va a Bari, Bruno Pisano va a La Spezia, Francesco Rizzo va a Messina. Perché tre e non l'intero pacchetto di nomine in attesa? Anche questo il leader leghista l'aveva spiegato nel sopralluogo livornese alla (futura) Darsena Europa: un pacchettino di nomine per volta non solo uno strappo definitivo ma una spinta alla commissione a darsi una mossa. Aveva

La Gazzetta Marittima

Focus

la firma per Giovanni Gugliotti a Taranto (proposta n. 78) e per Francesco Benevolo a Ravenna (n. 81). Decreto firmato anche per La Spezia, che pure con il n. 90 era il sesto in lista, più giù di Gariglio sulla ruota di Livorno-Piombino in quinta posizione nell'elenco (con il n. 84). Questo zigzag nell'ordine di nomine che il ministro stesso aveva annunciato ha fatto leggermente infuriare il sindaco di Livorno, Luca Salvetti: già troppi ritardi, nel prossimo round dev'essere risolta la situazione di Livorno. L'ha messo nero su bianco indicando che il porto di Livorno è «un'auto di grossa cilindrata che vorrebbe ripartire ma che inesorabilmente ha il freno a mano ancora bloccato». Aggiungendo poi: «Tutto questo è inaccettabile e a dirlo non è solo il sindaco, che potrebbe apparire immerso in una sfida con risvolti politici, ma è tutta la comunità marittimo-portuale che proprio in queste ore si sta muovendo per far sentire il proprio disappunto». Eccoci al dunque: oggi, martedì 28, alle 13 è previsto il via alla commissione guidata dal senatore Claudio Fazzone, esponente di Forza Italia, l'alleato con cui in questo match il ministro Salvini è entrato più fortemente in rotta di collisione. C'è un'altra seduta anche domani, mercoledì 29 alla stessa ora: casomai dovesse punger vaghezza d'una inversione nell'ordine di trattazione degli argomenti. Queste sono le proposte di nomina formalmente all'ordine del giorno. Davide Gariglio per Livorno-Piombino (Mar Tirreno settentrionale) Giovanni Gugliotti per Taranto (Mar Ionio) Domenico Bagalà per Cagliari (Mar di Sardegna) Francesco Benevolo per Ravenna (Mar Adriatico Centro-Settentrionale). Paolo Piacenza per Gioia Tauro (Mar Tirreno Meridionale e Ionio) Eliseo Cuccaro per Napoli-Salerno (Mar Tirreno Centrale) Matteo Gasparato per **Venezia** (Mar Adriatico Settentrionale) Raffaele Latrofa per Civitavecchia (Mar Tirreno Centro-Settentrionale). Vediamo ora cosa combineranno: se, ad esempio, in zona Cesarini la commissione dei senatori se ne esce qualche intoppo per buttare all'aria l'ordine del giorno e ributtare la palla in tribuna. Se oggi martedì o forse domani mercoledì la commissione porta a casa l'ok su tutte le proposte di nomina o s'inventa, sempre per fare un esempio a casaccio, di votarne anch'essa solo un po', non tutti, così come il ministro Salvini ne ha nominati direttamente un pizzicotto, non l'intero gruppo, anche se avrebbe potuto. Nell'uno e nell'altro caso, sarebbe però uno sberleffo istituzionale. Vediamo, insomma, un po' scettici come gli "umarell" attorno ai cantieri se questi qui sanno cavarne qualcosa. Se dopo colpi di scena e sgambetti, accordicchi e blitz, magari alla fin fine qualcuno si ricorda che il tiki-taka per ragioni di bassa cucina negli equilibri di potere non può troppo a lungo massacrare l'efficienza dei porti: le banchine sono fattore di competitività per oltre l'80% del made in Italy destinato all'export. Di più: riguarda la logistica marittimo-portuale una bella fetta di quei 216 miliardi di "ricchezza" prodotta dall'economia del mare. Forse sarebbe il caso di cominciare a pensarci, almeno un po'. Prima che sparisca l'effetto di quel piano Marshall che è stato il Pnrr e ci si ritrovi a sguazzare fra i segni "meno". Mauro Zucchelli.

L'agenzia di Viaggi

Focus

Clia: il 60% delle navi pronto per il green, ma porti indietro

«Le compagnie crocieristiche - ha spiegato Mertzanidis - stanno investendo in modo significativo per ridurre le emissioni sia in mare che in porto con diverse innovazioni e tecnologie, per esempio equipaggiando le navi con sistemi per allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i motori quando sono ferme all'ancora. Oggi il 60% delle crociere è già dotato di questa tecnologia, e la percentuale cresce ogni anno». A fare da contraltare ci sono i **porti**. «Man mano che le nostre navi evolvono - ha concluso - devono farlo anche i **porti** e le destinazioni. Attualmente però solo il 3% a livello globale è pronto e nessuno ancora in Italia. Sappiamo che alcuni **porti** italiani stanno compiendo grandi progressi e altri hanno già avviato i test. Ci auguriamo di poter vedere presto questa tecnologia operativa anche qui in Italia».



L'agenzia di Viaggi

Focus

Crociere green: ok il 60% delle navi, impreparati i porti

«Il 60% delle navi è pronto per l' Ops (Onshore Power Supply), l' alimentazione elettrica terrestre, ma appena il 3% dei **porti**». Lo ha sottolineato Nikos Mertzanidis, executive director in Europa di Clia, l'associazione delle compagnie crocieristiche, durante il suo intervento all' Italian Cruise Day di Catania. «Le compagnie crocieristiche - ha spiegato Mertzanidis - stanno investendo in modo significativo per ridurre le emissioni sia in mare che in porto con diverse innovazioni e tecnologie, per esempio equipaggiando le navi con sistemi per allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i motori quando sono ferme all'ancora. Oggi il 60% delle crociere è già dotato di questa tecnologia, e la percentuale cresce ogni anno». A fare da contraltare ci sono i **porti**. «Man mano che le nostre navi evolvono - ha concluso - devono farlo anche i **porti** e le destinazioni. Attualmente però solo il 3% a livello globale è pronto e nessuno ancora in Italia. Sappiamo che alcuni **porti** italiani stanno compiendo grandi progressi e altri hanno già avviato i test. Ci auguriamo di poter vedere presto questa tecnologia operativa anche qui in Italia».



L'agenzia di Viaggi

Focus

Tempesta Melissa sulla Giamaica, 60 italiani bloccati

Allarme uragano generalizzato su tutta l'isola, venti a oltre 150 km/h, chiusi scuole, aeroporti e **porti** commerciali, 60 turisti toscani bloccati in hotel. La tempesta tropicale Melissa incombe sulla Giamaica, con avvisi diffusi anche per le isole Cayman, Cuba orientale e parte delle Bahamas meridionali. Previste piogge torrenziali, mareggiate alte sei metri e possibili inondazioni improvvise e frane nei rilievi interni. Il governo di Kingston ha invitato la popolazione delle zone costiere a spostarsi verso rifugi di emergenza e ad assicurare le abitazioni. Le compagnie elettriche e di telecomunicazioni hanno avviato piani di emergenza per garantire la continuità del servizio durante l'impatto. Secondo il modello Nhc (National Hurricane Center, l'agenzia statunitense che monitora uragani e tempeste tropicali) Melissa dovrebbe attraversare il cuore dei Caraibi occidentali tra lunedì 27 e mercoledì 29, sfiorando Cuba e le Bahamas, per poi piegare verso nord-est e dirigersi nell'Atlantico, passando probabilmente a est delle Bermuda entro sabato. Nhc comunque avverte che "condizioni pericolose possono verificarsi anche al di fuori del cono di previsione e definisce Melissa "un uragano estremamente pericoloso e potenzialmente catastrofico".

I SESSANTA ITALIANI Doveva essere una vacanza da sogno, invece sono ore da brividi per 60 italiani partiti il 19 ottobre dalla provincia di Massa-Carrara, come riferisce Il Tirreno. «Ci hanno trasferito di camera per metterci al sicuro - hanno rivelato al quotidiano toscano - il vento è forte, la tempesta è a un passo». Giorni bellissimi, fino alle prime avvisaglie di Melissa venerdì scorso. Il ritorno a Malpens a era fissato domenica 26 alle 20, ma gli aeroporti sono off limits. Una parte del gruppo è stata costretta a spostarsi da un hotel sul mare in una struttura con le camere rialzate, per impedire che fossero invase dall'acqua. Quaranta sono stata trasferite in alcuni hotel a Montego Bay. VIAGGIARE SICURI Risale a venerdì 24 l'avviso pubblicato su Viaggiare Sicuri, il sito della Farnesina dedicato agli italiani che viaggiano all'estero. "La tempesta tropicale Melissa, che sta interessando l'area centrale del Mar dei Caraibi, è prevista raggiungere le coste della Giamaica, dove le Autorità locali hanno diramato un'allerta meteo. Sono previsti allagamenti significativi, sia nella zona costiera dell'isola sia nelle aree interne, con possibili smottamenti di terreno. Si raccomanda di attenersi sempre scrupolosamente alle indicazioni delle Autorità locali e di mantenersi informati attraverso i media e i canali dedicati <https://www.nhc.noaa.gov/>). Si invitano i connazionali a scaricare la App ViaggiareSicuri, attivandone la geolocalizzazione oppure a registrare la propria presenza sul sito DoveSiamoNelMondo (<https://www.dovesiamonelmundo.it/home.html>). Per gravi emergenze, il Consolato Generale d'Italia a Miami (<https://consmiami.esteri.it/it/>), rimane raggiungibile al numero +1 305 7530532.



Allarme uragano generalizzato su tutta l'isola, venti a oltre 150 km/h, chiusi scuole, aeroporti e porti commerciali, 60 turisti toscani bloccati in hotel. La tempesta tropicale Melissa incombe sulla Giamaica, con avvisi diffusi anche per le isole Cayman, Cuba orientale e parte delle Bahamas meridionali. Previste piogge torrenziali, mareggiate alte sei metri e possibili inondazioni improvvise e frane nei rilievi interni. Il governo di Kingston ha invitato la popolazione delle zone costiere a spostarsi verso rifugi di emergenza e ad assicurare le abitazioni. Le compagnie elettriche e di telecomunicazioni hanno avviato piani di emergenza per garantire la continuità del servizio durante l'impatto. Secondo il modello Nhc (National Hurricane Center, l'agenzia statunitense che monitora uragani e tempeste tropicali) Melissa dovrebbe attraversare il cuore dei Caraibi occidentali tra lunedì 27 e mercoledì 29, sfiorando Cuba e le Bahamas, per poi piegare verso nord-est e dirigersi nell'Atlantico, passando probabilmente a est delle Bermuda entro sabato. Nhc comunque avverte che "condizioni pericolose possono verificarsi anche al di fuori del cono di previsione e definisce Melissa "un uragano estremamente pericoloso e potenzialmente catastrofico". I SESSANTA ITALIANI Doveva essere una vacanza da sogno, invece sono ore da brividi per 60 italiani partiti il 19 ottobre dalla provincia di Massa-Carrara, come riferisce Il Tirreno. «Ci hanno trasferito di camera per metterci al sicuro - hanno rivelato al quotidiano toscano - il vento è forte, la tempesta è a un passo». Giorni bellissimi, fino alle prime avvisaglie di Melissa venerdì scorso. Il ritorno a Malpens a era fissato domenica 26 alle 20, ma gli aeroporti sono off limits. Una parte del gruppo è stata costretta a spostarsi da un hotel sul mare in una struttura con le camere rialzate, per impedire che fossero

L'agenzia di Viaggi

Focus

Crociere: verso un 2026 da record in Italia: oltre 15,4 milioni di turisti

Si profila un 2026 da record per il mondo crocieristico in Italia: oltre 15,4 milioni di turisti movimentati nei porti (+2,6% sul 2025) e nuovo primato per il numero di accosti - 5.680 (+2,7% sul 2025) - previsti in 60 porti del Paese. Sono le previsioni, contenute nell' Italian Cruise Watch, che hanno tenuto banco alla dodicesima edizione di Italian Cruise Day a Catania, il forum itinerante per l'industria crocieristica italiana, ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno in partnership con l'Autorità di Sistema del Mar di Sicilia Orientale. I risultati sono frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di oltre 50 porti, rappresentativi del 91% sia del traffico crocieristico nazionale sia delle toccate nave, tenendo conto di numerosi fattori capaci di incidere sulle stime nel medio periodo, tra i quali i possibili cambi di itinerari delle navi durante la stagione e l'occupazione media. Un altro dato da sottolineare: oltre 1 miliardo di euro di investimenti nei porti crocieristici pianificati nel triennio 2026-2028. Scendendo nei dettagli, Civitavecchia si confermerà primo **porto** crocieristico del Paese e tra i principali a livello mondiale, raggiungendo i 3,7 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti, + 4,8% sul

2025) grazie a 900 accosti (+1,1% sul 2025). Alle sue spalle, ribadite le posizioni del 2025, con Napoli al secondo posto (circa 1,9 milioni di passeggeri movimentati, -5,9% e poco più di 500 accosti, -9,8% sul 2025) e Genova al terzo (circa 1,7 milioni di passeggeri movimentati, in linea con il 2025 e 320 accosti, -3,0%). Per il 2026 oltre previsto un nuovo record storico di traffico crocieristico per Civitavecchia, Genova, Palermo, Messina, Cagliari, Ravenna, Salerno e Catania. CROCIERE GREEN Intanto, Nikos Mertzaniadis, executive director in Europa di Clia, l'associazione delle compagnie crocieristiche, durante il suo intervento ha messo l'accento sulle carenze dell'aspetto green: «Il 60% delle navi è pronto per l' Ops (Onshore Power Supply), l' alimentazione elettrica terrestre, ma appena il 3% dei porti ». «Le compagnie crocieristiche - ha spiegato Mertzaniadis - stanno investendo in modo significativo per ridurre le emissioni sia in mare che in **porto** con diverse innovazioni e tecnologie, per esempio equipaggiando le navi con sistemi per allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i motori quando sono ferme all'ancora. Oggi il 60% delle crociere è già dotato di questa tecnologia, e la percentuale cresce ogni anno». Navi su, porti giù. «Man mano che le nostre navi evolvono - ha concluso - devono farlo anche i porti e le destinazioni. Attualmente però solo il 3% a livello globale è pronto e nessuno ancora in Italia. Sappiamo che alcuni porti italiani stanno compiendo grandi progressi e altri hanno già avviato i test. Ci auguriamo di poter vedere presto questa tecnologia operativa anche qui in Italia».



Si profila un 2026 da record per il mondo crocieristico in Italia: oltre 15,4 milioni di turisti movimentati nei porti (+2,6% sul 2025) e nuovo primato per il numero di accosti - 5.680 (+2,7% sul 2025) - previsti in 60 porti del Paese. Sono le previsioni, contenute nell' Italian Cruise Watch, che hanno tenuto banco alla dodicesima edizione di Italian Cruise Day a Catania, il forum itinerante per l'industria crocieristica italiana, ideato e organizzato da Risposte Turismo, quest'anno in partnership con l'Autorità di Sistema del Mar di Sicilia Orientale. I risultati sono frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di oltre 50 porti, rappresentativi del 91% sia del traffico crocieristico nazionale sia delle toccate nave, tenendo conto di numerosi fattori capaci di incidere sulle stime nel medio periodo, tra i quali i possibili cambi di itinerari delle navi durante la stagione e l'occupazione media. Un altro dato da sottolineare: oltre 1 miliardo di euro di investimenti nei porti crocieristici pianificati nel triennio 2026-2028. Scendendo nei dettagli, Civitavecchia si confermerà primo porto crocieristico del Paese e tra i principali a livello mondiale, raggiungendo i 3,7 milioni di passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti, + 4,8% sul 2025) grazie a 900 accosti (+1,1% sul 2025). Alle sue spalle, ribadite le posizioni del 2025, con Napoli al secondo posto (circa 1,9 milioni di passeggeri movimentati, -5,9% e poco più di 500 accosti, -9,8% sul 2025) e Genova al terzo (circa 1,7 milioni di passeggeri movimentati, in linea con il 2025 e 320 accosti, -3,0%). Per il 2026 oltre previsto un nuovo record storico di traffico crocieristico per Civitavecchia, Genova, Palermo, Messina, Cagliari, Ravenna, Salerno e Catania. CROCIERE GREEN Intanto, Nikos Mertzaniadis, executive director in Europa di Clia,

Nomine presidenti AdSp, la partita si sposta di nuovo al Senato

ROMA La lunga e complessa partita delle nomine ai vertici delle Autorità di Sistema Portuale si prepara a un nuovo capitolo. Dopo le tre designazioni decise direttamente dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini che venerdì scorso ha nominato i presidenti delle AdSp di Bari, Messina e La Spezia la questione torna sul tavolo dell'ottava commissione del Senato. Per domani, martedì 28 Ottobre alle 13, è convocata una nuova seduta, che affronterà il dossier delle restanti otto nomine necessarie a completare la governance dei porti italiani. Resta esclusa dal voto anche l'AdSp del Mar di Sicilia Occidentale (Palermo), ancora in attesa della decisione del TAR dell'isola sul ricorso presentato dalla Regione contro la nomina della ex parlamentare Annalisa Tardino. [gallery ids="120916,130609,124412,126740,130602,125749,128586,130892"]

Secondo l'ordine di votazione previsto sempre che non arrivi un nuovo rinvio la seduta dovrebbe iniziare con Giovanni Gugliotti (Taranto) e proseguire con Francesco Benevolo (Ravenna), Davide Gariglio (Livorno), Raffaele Latrofa (Civitavecchia), Eliseo Cuccaro (Napoli), Matteo Gasparato (Venezia), Paolo Piacenza (Gioia Tauro) e Domenico Bagalà (Cagliari). L'eventualità di un nuovo slittamento, tutt'altro che esclusa, potrebbe però spingere nuovamente il ministro Salvini ad agire in autonomia. In tal caso sarebbe pronta una nuova tornata di decreti di nomina già entro la settimana, come annunciato dal viceministro Edoardo Rixi, che aveva ipotizzato un calendario a tre nomine per volta. Il dossier delle nomine portuali, aperto ormai da mesi, si conferma dunque un terreno di confronto politico e istituzionale di primo piano, con il rischio concreto che i continui rinvii rallentino ulteriormente la piena operatività del sistema portuale nazionale.



Entro il 2028 è previsto l'avvio dell'operatività di ulteriori 8 terminal crociere

Catania -Atteso che il 2026 sarà un anno di riferimento dell'industria **crocieristica** italiana con 15,4 milioni di passeggeri, non si è mancato di rilevare all' Italian Cruise Day di Catania che saranno di oltre 1 miliardo gli investimenti nei porti crocieristici nel 2026-2028. Il report di Risposte Turismo ha infatti rilevato un trend di crescita del numero di terminal crocieristici, un trend che dura da oltre 10 anni. Dalla mappatura effettuata risulta che tra il 2015 e il 2025 sono stati inaugurati 13 nuovi terminal **crociere**: dai 40 presenti nel 2015 si è passati a 53 nel 2025. E nel triennio 2023-2025 sono già stati inaugurati 3 nuovi terminal (Barletta, Venezia-Fusina e Terminal 18 di Civitavecchia), a cui si aggiunge un'ulteriore apertura prevista entro la fine dell'anno (terminal Bramante di Civitavecchia), per un investimento complessivo di 15 milioni di euro. Entro il 2028 è poi previsto l'avvio dell'operatività di ulteriori 8 cruise terminal: Ravenna, Bari, Palermo, Messina, Ancona, La Spezia, Venezia e Catania, per un totale di 190 milioni di euro di investimento complessivi. Con l'entrata in funzione delle nuove strutture, saranno così 61 i terminal crocieristici attivi sul territorio nazionale entro il 2028. Le compagnie crocieristiche dal canto loro e attraverso la voce di Clia, l'associazione che le riunisce, fanno sapere che "stanno investendo in modo significativo per ridurre le emissioni sia in mare che in porto con diverse innovazioni e tecnologie, equipaggiando le navi con sistemi per allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i motori quando sono ferme all'ancora", ha spiegato Nikos Mertzanidis, l'executive director in Europa di Clia. Ma se oggi il 60% delle **crociere** è già dotato di questa tecnologia, e la percentuale cresce ogni anno, solo il 3% dei porti a livello globale è pronto. A Catania è comunque arrivata l'eco di una svolta significativa per il cold ironing con il Porto della Spezia che è quello più avanzato nella fornitura di energia elettrica da terra alle navi, per il quale ha completato con successo un primo test con una nave Msc. Porto della Spezia per il quale le proiezioni indicano una sostanziale tenuta dei volumi, dopo anni di crescita sostenuta che hanno portato a superare i 700mila passeggeri e hanno inserito la città come uno degli scali crocieristici più rilevanti del Mediterraneo. Roma - Favorire attraverso lo sviluppo infrastrutturale il trasporto delle merci via treno, per alleggerire.



10/27/2025 16:47

Ufficio Stampa

Catania - Atteso che il 2026 sarà un anno di riferimento dell'industria crocieristica italiana con 15,4 milioni di passeggeri, non si è mancato di rilevare all' Italian Cruise Day di Catania che saranno di oltre 1 miliardo gli investimenti nei porti crocieristici nel 2026-2028. Il report di Risposte Turismo ha infatti rilevato un trend di crescita del numero di terminal crocieristici, un trend che dura da oltre 10 anni. Dalla mappatura effettuata risulta che tra il 2015 e il 2025 sono stati inaugurati 13 nuovi terminal crociere: dai 40 presenti nel 2015 si è passati a 53 nel 2025. E nel triennio 2023-2025 sono già stati inaugurati 3 nuovi terminal (Barletta, Venezia-Fusina e Terminal 18 di Civitavecchia), a cui si aggiunge un'ulteriore apertura prevista entro la fine dell'anno (terminal Bramante di Civitavecchia), per un investimento complessivo di 15 milioni di euro. Entro il 2028 è poi previsto l'avvio dell'operatività di ulteriori 8 cruise terminal: Ravenna, Bari, Palermo, Messina, Ancona, La Spezia, Venezia e Catania, per un totale di 190 milioni di euro di investimento complessivi. Con l'entrata in funzione delle nuove strutture, saranno così 61 i terminal crocieristici attivi sul territorio nazionale entro il 2028. Le compagnie crocieristiche dal canto loro e attraverso la voce di Clia, l'associazione che le riunisce, fanno sapere che "stanno investendo in modo significativo per ridurre le emissioni sia in mare che in porto con diverse innovazioni e tecnologie, equipaggiando le navi con sistemi per allacciarsi alla rete elettrica e spegnere i motori quando sono ferme all'ancora", ha spiegato Nikos Mertzanidis, l'executive director in Europa di Clia. Ma se oggi il 60% delle crociere è già dotato di questa tecnologia, e la percentuale cresce ogni anno, solo il 3% dei porti a livello globale è pronto. A Catania è comunque arrivata l'eco di una svolta significativa per il cold ironing con il Porto della Spezia che è quello più avanzato nella fornitura di energia elettrica da terra alle navi, per il quale ha completato con successo un primo test con una nave Msc.

Port Logistic Press

Focus

Il 2026 per l'industria crocieristica italiana significherà 15,4 milioni di passeggeri

Catania - Il 2026 sarà un anno di riferimento dell'industria **crocieristica** italiana con 15,4 milioni di passeggeri (+2,6% sui valori attesi nel 2025) e 5.680 accosti (+2,7% sul 2025) e che arriverà a oltre 1 miliardo di euro di investimenti nei porti crocieristici nel triennio 2026-2028. Sono queste le previsioni arrivate dalla dodicesima edizione di Italian Cruise Day, il forum itinerante organizzato da Risposte Turismo, che quest'anno si è tenuto a Catania in partnership con l'Autorità di Sistema del Mar di Sicilia Orientale. Civitavecchia-Roma si confermerà primo porto crocieristico d'Italia e tra i principali a livello mondiale, raggiungendo i 3,7 milioni di passeggeri tra imbarchi, sbarchi e transiti (+ 4,8% sul 2025) grazie a 900 accosti (+1,1% sul 2025). Ci sarà Napoli al secondo posto nonostante un calo dei movimenti (1,9 milioni di passeggeri (-5,9%) e poco più di 500 accosti (-9,8% sul 2025) mentre Genova manterrà la terza posizione (1,7 milioni di passeggeri in linea con il 2025 e 320 accosti (-3,0%). Secondo Risposte Turismo, oltre a Civitavecchia, nel 2026 queste le altre previsioni tenendo conto degli incrementi attesi delle movimentazioni: Palermo (1 milione di passeggeri, +5,7, Messina (805mila passeggeri +5,7% e 298 accosti, +17,8%), Cagliari, (600mila passeggeri +27,3%, e 187 toccate nave, +12,7%), Ravenna (390mila passeggeri +57,9%, e un centinaio di accosti, +15,4%), Salerno (370mila passeggeri, +183,7%, e 170 accosti, +88%) e Catania (300mila passeggeri +48,9%, 130 accosti, +37,5%). A livello regionale, la performance del porto di Civitavecchia consoliderà il primo posto del Lazio nella classifica delle regioni crocieristiche italiane (oltre 3,7 milioni di crocieristi movimentati, +4,9% e 950 accosti, +2,9%) davanti alla Liguria (circa 3,4 milioni di crocieristi movimentati, -0,3% e 820 accosti, -0,5%) e alla Campania (2,3 milioni di crocieristi movimentati, +5,8% e 910 accosti, +5,3%). Le regioni infine che raggiungeranno il proprio record storico per movimentazione passeggeri nel 2026 sono Lazio, Campania, Sicilia, Sardegna, Emilia-Romagna e Calabria. Roma - Favorire attraverso lo sviluppo infrastrutturale il trasporto delle merci via treno, per alleggerire.



Catania - Il 2026 sarà un anno di riferimento dell'industria crocieristica italiana con 15,4 milioni di passeggeri (+2,6% sui valori attesi nel 2025) e 5.680 accosti (+2,7% sul 2025) e che arriverà a oltre 1 miliardo di euro di investimenti nei porti crocieristici nel triennio 2026-2028. Sono queste le previsioni arrivate dalla dodicesima edizione di Italian Cruise Day, il forum itinerante organizzato da Risposte Turismo, che quest'anno si è tenuto a Catania in partnership con l'Autorità di Sistema del Mar di Sicilia Orientale. Civitavecchia-Roma si confermerà primo porto crocieristico d'Italia e tra i principali a livello mondiale, raggiungendo i 3,7 milioni di passeggeri tra imbarchi, sbarchi e transiti (+ 4,8% sul 2025) grazie a 900 accosti (+1,1% sul 2025). Ci sarà Napoli al secondo posto nonostante un calo dei movimenti (1,9 milioni di passeggeri (-5,9%) e poco più di 500 accosti (-9,8% sul 2025) mentre Genova manterrà la terza posizione (1,7 milioni di passeggeri in linea con il 2025 e 320 accosti (-3,0%). Secondo Risposte Turismo, oltre a Civitavecchia, nel 2026 queste le altre previsioni tenendo conto degli incrementi attesi delle movimentazioni: Palermo (1 milione di passeggeri, +5,7, Messina (805mila passeggeri +5,7% e 298 accosti, +17,8%), Cagliari, (600mila passeggeri +27,3%, e 187 toccate nave, +12,7%), Ravenna (390mila passeggeri +57,9%, e un centinaio di accosti, +15,4%), Salerno (370mila passeggeri, +183,7%, e 170 accosti, +88%) e Catania (300mila passeggeri +48,9%, 130 accosti, +37,5%). A livello regionale, la performance del porto di Civitavecchia consoliderà il primo posto del Lazio nella classifica delle regioni crocieristiche italiane (oltre 3,7 milioni di crocieristi movimentati, +4,9% e 950 accosti, +2,9%) davanti alla Liguria (circa 3,4 milioni di crocieristi movimentati, -0,3% e 820 accosti, -0,5%) e alla Campania (2,3 milioni di crocieristi movimentati, +5,8% e 910 accosti, +5,3%). Le regioni infine che raggiungeranno il proprio record storico per movimentazione passeggeri nel 2026 sono Lazio, Campania, Sicilia, Sardegna, Emilia-Romagna e Calabria. Roma - Favorire attraverso lo sviluppo infrastrutturale il trasporto delle merci via treno, per alleggerire.

Fedespedi, "L'export italiano riparte, saldo commerciale positivo per 24 miliardi"

L'economia italiana torna a guardare ai mercati esteri con un cauto ottimismo. Nel primo semestre del 2025, l'export nazionale è cresciuto dell'1,9%, mentre le importazioni hanno registrato un incremento del 3,9%. Numeri che, pur modesti, segnano una ripresa dopo mesi di incertezza e confermano un saldo commerciale positivo di 24 miliardi di euro. A fotografare la situazione è il 25esimo Economic Outlook di Fedespedi, l'osservatorio periodico della Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, che analizza le tendenze del trasporto merci e del commercio globale. Secondo quanto riportato dal documento, il quadro macroeconomico mondiale offre uno scenario in miglioramento. Il Pil globale è stimato in crescita del 3%, mentre per l'Italia l'incremento acquisito per l'anno si ferma allo 0,5%. L'Unione Europea mostra un ritmo ancora più contenuto, con un +1,2%, ma il dato europeo è comunque sostenuto dall'espansione del commercio internazionale, alimentato dalle importazioni statunitensi e dall'export dell'Unione, salito del 5%. I primi sei mesi dell'anno segnano una ripresa sostenuta del commercio estero dell'Italia, sia in import sia in export", analizza il presidente di Fedespedi, Alessandro Pitto. "L'effetto anticipazione causato dai dazi statunitensi, soprattutto, ha spinto l'export del nostro paese verso il Nord America all'8,5%. Tuttavia, siamo ben consapevoli del momento storico difficile che stiamo vivendo, e se allarghiamo il contesto agli ultimi cinque anni non possiamo certo dirci tranquilli". Con una situazione tutt'altro che risolta in Ucraina, il Mediterraneo al centro di una tregua precaria e le tensioni in crescendo in diverse aree del mondo, la logistica ha dimostrato di sapersi adattare rapidamente, ma l'economia globale corre sul filo del rasoio. "La tregua in Medio Oriente contribuisce a stabilizzare l'area e a riaprire parzialmente la rotta di Suez, anche se la via alternativa del Capo di Buona Speranza, rafforzata negli ultimi mesi, potrebbe restare un corridoio commerciale strategico, soprattutto verso la costa occidentale dell'Africa". Nonostante l'ottimismo, i dati sull'industria italiana restano fragili. Nel secondo trimestre 2025 il Pil ha segnato una lieve flessione dello 0,1% rispetto ai tre mesi precedenti. La produzione industriale è scesa nei primi mesi dell'anno, con solo timidi segnali positivi ad aprile (+0,1%) e luglio (+0,9%). L'inflazione, tuttavia, è tornata sotto controllo, stabilizzandosi al di sotto del 2% a partire dalla fine del 2024, in linea con il target della banca centrale europea. Il commercio via mare continua a rappresentare un barometro cruciale per misurare la salute dell'economia globale. Dopo la forte ripresa del 2024, il traffico container ha mantenuto un trend positivo, con un +4,1% nel primo trimestre e un +4,5% nel semestre, superando i 95 milioni di Teu a livello mondiale, stando alla ricerca di Fedespedi. "L'area del Far East si conferma la locomotiva dell'export, mentre l'Europa ha registrato un incremento analogo nelle importazioni. Nel Mediterraneo,

Ship Mag

Fedespedi, "L'export italiano riparte, saldo commerciale positivo per 24 miliardi"

10/27/2025 16:34

LEONARDO PARIGI

L'economia italiana torna a guardare ai mercati esteri con un cauto ottimismo. Nel primo semestre del 2025, l'export nazionale è cresciuto dell'1,9%, mentre le importazioni hanno registrato un incremento del 3,9%. Numeri che, pur modesti, segnano una ripresa dopo mesi di incertezza e confermano un saldo commerciale positivo di 24 miliardi di euro. A fotografare la situazione è il 25esimo Economic Outlook di Fedespedi, l'osservatorio periodico della Federazione Nazionale delle Imprese di Spedizioni Internazionali, che analizza le tendenze del trasporto merci e del commercio globale. Secondo quanto riportato dal documento, il quadro macroeconomico mondiale offre uno scenario in miglioramento. Il Pil globale è stimato in crescita del 3%, mentre per l'Italia l'incremento acquisito per l'anno si ferma allo 0,5%. L'Unione Europea mostra un ritmo ancora più contenuto, con un +1,2%, ma il dato europeo è comunque sostenuto dall'espansione del commercio internazionale, alimentato dalle importazioni statunitensi e dall'export dell'Unione, salito del 5%. I primi sei mesi dell'anno segnano una ripresa sostenuta del commercio estero dell'Italia, sia in import sia in export", analizza il presidente di Fedespedi, Alessandro Pitto. "L'effetto anticipazione causato dai dazi statunitensi, soprattutto, ha spinto l'export del nostro paese verso il Nord America all'8,5%. Tuttavia, siamo ben consapevoli del momento storico difficile che stiamo vivendo, e se allarghiamo il contesto agli ultimi cinque anni non possiamo certo dirci tranquilli". Con una situazione tutt'altro che risolta in Ucraina, il Mediterraneo al centro di una tregua precaria e le tensioni in crescendo in diverse aree del mondo, la logistica ha dimostrato di sapersi adattare rapidamente, ma l'economia globale corre sul filo del rasoio. "La tregua in Medio Oriente contribuisce a stabilizzare l'area e a riaprire parzialmente la rotta di Suez, anche se la via alternativa del Capo di Buona Speranza, rafforzata negli ultimi mesi, potrebbe restare un corridoio commerciale strategico, soprattutto verso la costa occidentale dell'Africa". Nonostante l'ottimismo, i dati sull'industria italiana restano fragili. Nel secondo trimestre 2025 il Pil ha segnato una lieve flessione dello 0,1% rispetto ai tre mesi precedenti. La produzione industriale è scesa nei primi mesi dell'anno, con solo timidi segnali positivi ad aprile (+0,1%) e luglio (+0,9%). L'inflazione, tuttavia, è tornata sotto controllo, stabilizzandosi al di sotto del 2% a partire dalla fine del 2024, in linea con il target della banca centrale europea. Il commercio via mare continua a rappresentare un barometro cruciale per misurare la salute dell'economia globale. Dopo la forte ripresa del 2024, il traffico container ha mantenuto un trend positivo, con un +4,1% nel primo trimestre e un +4,5% nel semestre, superando i 95 milioni di Teu a livello mondiale, stando alla ricerca di Fedespedi. "L'area del Far East si conferma la locomotiva dell'export, mentre l'Europa ha registrato un incremento analogo nelle importazioni. Nel Mediterraneo,

Ship Mag

Focus

i porti non italiani hanno movimentato 19,4 milioni di Teu (+4,9%), mentre tra gli scali italiani emergono i progressi di Livorno (+11,8%) e Gioia Tauro (+10,5%). Restano invece in calo Genova (-1,3%) e **Trieste** (-1,7%), quest'ultima penalizzata dalla fine dell'alleanza 2M tra Maersk e Msc. Da segnalare anche il miglioramento della puntualità dei servizi marittimi: il 62% delle navi è arrivato in orario, contro il 53% del 2024, e i ritardi medi si sono ridotti a 4,7 giorni". Sul fronte del trasporto aereo, l'Italia registra una crescita più contenuta. Nei primi otto mesi del 2025 il traffico cargo è aumentato complessivamente dello 0,3%. Milano Malpensa si conferma hub principale con il 59,7% del traffico nazionale e un incremento del 2,3%. Bene anche Venezia (+1,4%) e Bergamo (+2,3%), mentre a livello europeo Malpensa si posiziona al nono posto tra gli scali più attivi e Roma Fiumicino guadagna la quindicesima posizione. L'effetto dei dazi imposti dagli Stati Uniti si fa sentire in modo pesante su alcuni comparti. "Il settore automotive registra un crollo del 24,4%", prosegue ancora Pitto, "mentre le altre industrie manifatturiere perdono il 15,8%, e la metallurgia arretra dell'11,1%. Al contrario, cresce in modo esplosivo l'industria farmaceutica, con un +77,9%, seguita dai mezzi di trasporto navali, aerei e ferroviari, che guadagnano il 12,4%". Resta invece aperta la questione più delicata per il Made in Italy agroalimentare. La proposta statunitense di introdurre dazi antidumping del 91,74% sulla pasta italiana, che andrebbero ad aggiungersi alla tariffa già esistente del 15%, porterebbe il totale a circa il 107%. Un rischio che, se concretizzato, colpirebbe uno dei settori simbolo dell'export nazionale. In un contesto globale in continua trasformazione, il commercio estero italiano mostra quindi segnali di resilienza, ma anche di forte vulnerabilità. Le imprese di spedizione osservano con attenzione le rotte del commercio e i flussi di merci che attraversano mari e cieli. Dietro ogni percentuale c'è la fotografia di un paese che, pur tra tensioni e sfide geopolitiche, continua a muoversi, cercando nuovi spazi di crescita nell'economia mondiale. Leonardo Parigi.

Cts, la logistica eccezionale tra e investimenti e visione

Ravenna è uno dei luoghi di crescita maggiore per la logistica italiana degli ultimi anni. Investimenti sulle infrastrutture e sul piano energetico, hanno dato un nuovo impulso allo scalo romagnolo, che però vanta un territorio già vivace di aziende con ampia visione e forte radicamento. Tra queste, il gruppo Cts ha saputo ritagliarsi uno spazio via via sempre più ampio, nel settore del trasporto eccezionale. Un settore particolarmente sensibile, che necessita di competenze adatte e di un'organizzazione estremamente efficace. "La scorsa primavera abbiamo raggiunto un nuovo standard, grazie al trasporto di due imponenti gru STS Liebherr, ciascuna di ben 1370 tonnellate", racconta con orgoglio Marco Melandri direttore generale di Cts Spa. "L'operazione è un benchmark per la nostra eccellenza nella logistica industriale. Questo incarico, eseguito per conto del cliente TM s.r.l., ha richiesto una pianificazione millimetrica, specialmente in considerazione dei mezzi impiegati. Abbiamo utilizzato un convoglio di ben 96 assi Spmt (Self-Propelled Modular Transporters). La complessità logistica non si è limitata al solo trasporto Marghera-Trieste, perché lo sbarco al terminal Tmt di Trieste è stato reso particolarmente sfidante dalle limitate portate della banchina di destinazione, un elemento che richiede sempre attente valutazioni preventive e, se necessario, azioni correttive". Oltre all'industria pesante, l'attività dell'azienda si estende alla cantieristica navale di lusso, come dimostrato dalla movimentazione di recenti superyacht. Quali sono state le specifiche dimensionali di questa commessa? "Il segmento del lusso e dei grandi scafi richiede precisione assoluta. Di recente, ci è stato affidato il trasporto di tre scafi di superyacht. Nello specifico, si trattava dello scheletro di un 54 metri e di due unità, rispettivamente di 33 metri e 35 metri. Tutti e tre gli scafi grezzi sono stati costruiti presso Idromacchine a Marghera, e la nostra catena logistica ha previsto la presa in carico, l'imbarco su chiatte e il successivo sbarco al porto di Ancona. L'operazione si è conclusa con uno spettacolare trasporto eccezionale notturno a bordo di carrelli Spmt, dimostrando la nostra capacità di gestire il trasferimento intermodale di colli fuori sagoma e fuori peso". Qual è l'ostacolo più critico che impatta sulla pianificazione finanziaria e operativa delle aziende del comparto, e che ruolo gioca il dato infrastrutturale? "Il nodo strutturale più stringente riguarda l'adeguatezza delle infrastrutture nazionali. Nel trasporto eccezionale, l'insufficienza delle portate di ponti e viadotti, unita alle altezze ridotte, isola di fatto le aziende a monte delle limitazioni. Questo ha portato alla progressiva esclusione del traffico eccezionale da arterie cruciali. Ma l'impatto economico è quantificabile: fa da vero e proprio spartiacque il limite delle 108 tonnellate complessive a convoglio. Sotto le 108 tonnellate, riusciamo ancora a mantenere una performance accettabile in termini di costi e tempistiche di programmazione. Al di sopra, invece, si entra in una zona grigia

Ship Mag	
Cts, la logistica eccezionale tra e investimenti e visione	
10/27/2025 16:34	LEONARDO PARIGI
Ravenna è uno dei luoghi di crescita maggiore per la logistica italiana degli ultimi anni. Investimenti sulle infrastrutture e sul piano energetico, hanno dato un nuovo impulso allo scalo romagnolo, che però vanta un territorio già vivace di aziende con ampia visione e forte radicamento. Tra queste, il gruppo Cts ha saputo ritagliarsi uno spazio via via sempre più ampio, nel settore del trasporto eccezionale. Un settore particolarmente sensibile, che necessita di competenze adatte e di un'organizzazione estremamente efficace. "La scorsa primavera abbiamo raggiunto un nuovo standard, grazie al trasporto di due imponenti gru STS Liebherr, ciascuna di ben 1370 tonnellate", racconta con orgoglio Marco Melandri direttore generale di Cts Spa. "L'operazione è un benchmark per la nostra eccellenza nella logistica industriale. Questo incarico, eseguito per conto del cliente TM s.r.l., ha richiesto una pianificazione millimetrica, specialmente in considerazione dei mezzi impiegati. Abbiamo utilizzato un convoglio di ben 96 assi Spmt (Self-Propelled Modular Transporters). La complessità logistica non si è limitata al solo trasporto Marghera-Trieste, perché lo sbarco al terminal Tmt di Trieste è stato reso particolarmente sfidante dalle limitate portate della banchina di destinazione, un elemento che richiede sempre attente valutazioni preventive e, se necessario, azioni correttive". Oltre all'industria pesante, l'attività dell'azienda si estende alla cantieristica navale di lusso, come dimostrato dalla movimentazione di recenti superyacht. Quali sono state le specifiche dimensionali di questa commessa? "Il segmento del lusso e dei grandi scafi richiede precisione assoluta. Di recente, ci è stato affidato il trasporto di tre scafi di superyacht. Nello specifico, si trattava dello scheletro di un 54 metri e di due unità, rispettivamente di 33 metri e 35 metri. Tutti e tre gli scafi grezzi sono stati costruiti presso Idromacchine a Marghera, e la nostra catena logistica ha previsto la presa in carico, l'imbarco su chiatte e il successivo sbarco al porto di Ancona. L'operazione si è conclusa con uno spettacolare trasporto eccezionale notturno a bordo di carrelli Spmt, dimostrando la nostra capacità di gestire il trasferimento intermodale di colli fuori sagoma e fuori peso". Qual è l'ostacolo più critico che impatta sulla pianificazione finanziaria e operativa delle aziende del comparto, e che ruolo gioca il dato infrastrutturale? "Il nodo strutturale più stringente riguarda l'adeguatezza delle infrastrutture nazionali. Nel trasporto eccezionale, l'insufficienza delle portate di ponti e viadotti, unita alle altezze ridotte, isola di fatto le aziende a monte delle limitazioni. Questo ha portato alla progressiva esclusione del traffico eccezionale da arterie cruciali. Ma l'impatto economico è quantificabile: fa da vero e proprio spartiacque il limite delle 108 tonnellate complessive a convoglio. Sotto le 108 tonnellate, riusciamo ancora a mantenere una performance accettabile in termini di costi e tempistiche di programmazione. Al di sopra, invece, si entra in una zona grigia. Le condizioni precarie della rete e la frammentazione delle autorizzazioni tra enti locali generano	

Ship Mag

Focus

. Le condizioni precarie della rete e la frammentazione delle autorizzazioni tra enti locali generano colli di bottiglia che impediscono di dare certezze sia sulla fattibilità, sia sulla stima dei costi. Questo non riguarda più solo colli estremamente particolari, ma un numero significativo di produzioni che, per i requisiti dimensionali e di peso richiesti dal mercato, rischiano di vedere compromessa la loro competitività. L'iter autorizzativo per un convoglio da 108 tonnellate è di fatto paragonabile a quello per unità da 70 tonnellate. Senza una cabina di regia nazionale che connetta le esigenze industriali agli investimenti infrastrutturali, il rischio è una revisione delle strategie localizzative dell'intero sistema produttivo". Una sfida, quindi, che necessita di una visione più ampia. "Sì, la risposta è l'intermodalità. Non potendo più contare esclusivamente sul trasporto su gomma, è cresciuto l'utilizzo di soluzioni integrate e vie d'acqua. Un caso emblematico è il collegamento Mantova-Marghera via Canal Bianco . Questa soluzione ci permette di trasferire colli pesanti aggirando i vincoli stradali, configurandosi non come alternativa residuale, ma come vero strumento di resilienza logistica e sostenibilità ambientale. Dobbiamo però continuare a risolvere problemi specifici della navigazione interna, come l'insufficienza dei fondali, l'assenza di batimetrie aggiornate e i limiti di portata delle banchine". Qual è la vostra roadmap verso la transizione energetica, e quali i dati di investimento in tal senso? "La sostenibilità operativa, nel nostro ambito, è un obiettivo di medio-lungo periodo, distinto dalla sostenibilità interna, composta di certificazioni e della gestione delle risorse. L'elettrificazione, pur essendo un trend in altri settori, è ancora sperimentale. Per fare un esempio, gli Spmt elettrici restano prototipi. Nel breve, la priorità è l'efficienza: ottimizzazione dei percorsi, riduzione dei viaggi a vuoto e l'intermodalità, che abbatta le emissioni per tonnellata trasportata. Dal punto di vista tecnologico, soluzioni come l'Hvo (Hydrotreated Vegetable Oil) sono valide per ridurre l'impronta di carbonio senza modifiche radicali ai mezzi, ma scontano criticità di approvvigionamento e di rendicontazione. La nostra strategia, anche grazie alla recente fusione con RBM e Sassuolgru che ha portato il nostro team a 63 dipendenti e un turnover superiore ai 14 milioni di euro , mira a integrare progressivamente l'innovazione, bilanciando il pragmatismo richiesto dalla natura unica di ogni progetto. Restando sul piano del lavoro, i dati indicano una carenza strutturale di manodopera qualificata. Come risponde CTS a questa sfida cruciale? "La carenza di competenze è l'infrastruttura più strategica e, oggi, più debole. L'operatore specializzato non è un semplice autista, perché deve possedere un ventaglio di competenze ibride che spaziano dalle normative di sicurezza alle tecniche di montaggio e alla gestione dei rapporti con i porti. Per affrontare il gap formativo nazionale, CTS sta investendo direttamente. Stiamo infatti selezionando i candidati che accederanno alla nostra nuova Academy interna , la cui apertura ufficiale è prevista per il prossimo mese. Questo investimento riflette la nostra consapevolezza che le competenze restano il fattore abilitante più critico". Leonardo Parigi.

Edison ridisegna la mappa energetica italiana

Il contesto energetico globale e, in particolare, quello europeo e italiano, è in una fase di profonda riorganizzazione, spinto dall'imperativo di garantire sicurezza, flessibilità e competitività degli approvvigionamenti. In questa cornice, il gas naturale liquefatto si conferma un vettore energetico strategico e cruciale per sostenere la transizione, soprattutto per un paese come l'Italia che ricorre ancora significativamente al gas per la produzione elettrica. Edison, attore storico e di riferimento nel panorama energetico nazionale, sta implementando una strategia industriale e logistica proattiva e lungimirante. L'obiettivo è duplice: rafforzare i rapporti con i partner strategici di lungo termine, in primis Algeria e Qatar, e aumentare la diversificazione e la flessibilità del portafoglio gas attraverso nuove quote di Gnl a lungo termine. Con oltre 140 anni di storia e primati, Edison opera in Italia e in Europa nella produzione rinnovabile e low carbon, nell'approvvigionamento e vendita di gas naturale, nella mobilità sostenibile e, attraverso Edison Energia ed Edison Next, nei servizi energetici, ambientali e a valore aggiunto per clienti, aziende, territori e pubblica amministrazione. Il gruppo è impegnato in prima linea nella sfida alla transizione energetica, in coerenza con i Sustainable Development Goals dell'Onu e le politiche europee di decarbonizzazione. L'apertura di nuovi canali di approvvigionamento di Gnl dagli Stati Uniti è il tassello più recente e significativo di questa strategia, come ha commentato Fabio Dubini, vice presidente esecutivo Gas&Power Portfolio Management&Optimisation di Edison: un'azione volta a incrementare la sicurezza di approvvigionamento del Paese e a rafforzare la competitività e flessibilità del portafoglio long-term. Edison ha firmato un nuovo accordo di lungo termine con Shell per la vendita e l'acquisto di Gnl dagli Stati Uniti. Questo contratto aggiungerà al portafoglio dell'azienda l'equivalente di circa 1 miliardo di metri cubi (mc) di gas all'anno, con consegne previste a partire dal 2028 e per un periodo fino a 15 anni. Questo nuovo accordo si innesta su un percorso già avviato. La scorsa primavera, infatti, Edison ha inaugurato il primo canale di approvvigionamento di lungo termine di Gnl per l'Italia dagli Stati Uniti, frutto di un accordo firmato nel 2017. In quell'occasione, il Gruppo ha scaricato a **Piombino** il primo carico di gas naturale liquefatto proveniente dalla Louisiana, un'operazione che prevede l'importazione di circa 1,4 miliardi di metri cubi di gas all'anno. La diversificazione degli approvvigionamenti è essenziale in un'eurozona che, dopo il 2022, ha dovuto correggere la sua strategia, trovandosi esposta ai flussi dal fronte orientale. L'Europa ha risposto all'emergenza adottando un sistema di approvvigionamento più flessibile e rapido, non dipendente da infrastrutture fisiche come i gasdotti, e dotandosi di navi rigassificatrici. In questo contesto, gli Stati Uniti hanno visto un'ascesa come esportatore di gas, superando il Qatar nel 2023 e diventando il principale esportatore

Ship Mag

Edison ridisegna la mappa energetica italiana

10/27/2025 16:34

LEONARDO PARIGI

Il contesto energetico globale e, in particolare, quello europeo e italiano, è in una fase di profonda riorganizzazione, spinto dall'imperativo di garantire sicurezza, flessibilità e competitività degli approvvigionamenti. In questa cornice, il gas naturale liquefatto si conferma un vettore energetico strategico e cruciale per sostenere la transizione, soprattutto per un paese come l'Italia che ricorre ancora significativamente al gas per la produzione elettrica. Edison, attore storico e di riferimento nel panorama energetico nazionale, sta implementando una strategia industriale e logistica proattiva e lungimirante. L'obiettivo è duplice: rafforzare i rapporti con i partner strategici di lungo termine, in primis Algeria e Qatar, e aumentare la diversificazione e la flessibilità del portafoglio gas attraverso nuove quote di Gnl a lungo termine. Con oltre 140 anni di storia e primati, Edison opera in Italia e in Europa nella produzione rinnovabile e low carbon, nell'approvvigionamento e vendita di gas naturale, nella mobilità sostenibile e, attraverso Edison Energia ed Edison Next, nei servizi energetici, ambientali e a valore aggiunto per clienti, aziende, territori e pubblica amministrazione. Il gruppo è impegnato in prima linea nella sfida alla transizione energetica, in coerenza con i Sustainable Development Goals dell'Onu e le politiche europee di decarbonizzazione. L'apertura di nuovi canali di approvvigionamento di Gnl dagli Stati Uniti è il tassello più recente e significativo di questa strategia, come ha commentato Fabio Dubini, vice presidente esecutivo Gas&Power Portfolio Management&Optimisation di Edison: un'azione volta a incrementare la sicurezza di approvvigionamento del Paese e a rafforzare la competitività e flessibilità del portafoglio long-term. Edison ha firmato un nuovo accordo di lungo termine con Shell per la vendita e l'acquisto di Gnl dagli Stati Uniti. Questo contratto aggiungerà al portafoglio dell'azienda l'equivalente di circa 1 miliardo di metri cubi (mc) di gas all'anno, con consegne previste a partire dal 2028 e per un periodo fino a 15 anni. Questo nuovo accordo si innesta su un percorso già avviato. La scorsa primavera, infatti, Edison ha inaugurato il primo canale di approvvigionamento di lungo termine di Gnl per l'Italia dagli Stati Uniti, frutto di un accordo firmato nel 2017. In quell'occasione, il Gruppo ha scaricato a Piombino il primo carico di gas naturale liquefatto proveniente dalla Louisiana, un'operazione che prevede l'importazione di circa 1,4 miliardi di metri cubi di gas all'anno. La diversificazione degli approvvigionamenti è essenziale in un'eurozona che, dopo il 2022, ha dovuto correggere la sua strategia, trovandosi esposta ai flussi dal fronte orientale. L'Europa ha risposto all'emergenza adottando un sistema di approvvigionamento più flessibile e rapido, non dipendente da infrastrutture fisiche come i gasdotti, e dotandosi di navi rigassificatrici. In questo contesto, gli Stati Uniti hanno visto un'ascesa come esportatore di gas, superando il Qatar nel 2023 e diventando il principale esportatore mondiale di Gnl. Nel 2025, il gas naturale liquefatto

Ship Mag

Focus

mondiale di Gnl. Nel 2025, il gas naturale liquefatto statunitense ha rappresentato quasi il 60% delle importazioni totali europee. Accrescere le quote di Gnl in portafoglio, ha spiegato Dubini, "oltre a renderlo più flessibile e sicuro, consente di evolvere all'effettiva velocità della transizione, adeguando tempestivamente l'offerta alla richiesta dei mercati internazionali e dei clienti, riducendo l'esposizione ai rischi geopolitici". Inoltre, la crescente trasformazione degli acquisti spot in contratti di lungo periodo sta portando maggiore stabilità al mercato e contribuisce a ridurre le tensioni sui prezzi. La concreta attuazione di questa strategia richiede una profonda competenza logistica e operativa. Per questo, Edison si è dotata negli anni di una divisione Shipping interna che sovrintende alla gestione dei carichi di Gnl e alla movimentazione delle metaniere. Questa divisione, cuore nevralgico della logistica del Gnl del Gruppo, gestisce una flotta di navi metaniere, cruciale per l'efficacia operativa del portafoglio gas. La flotta comprende due navi metaniere di grandi dimensioni, con una capacità di circa 174.000 mc ciascuna, e una terza nave da 30.000 mc, che garantisce flessibilità operativa e si occupa del rifornimento del deposito small-scale di Gnl, dedicato in particolare ai servizi di mobilità, e compie operazioni di bunkeraggio. La divisione Shipping si occupa di definire e gestire i contratti di noleggio con gli armatori, pianificare i viaggi, gestire le operazioni delle navi e valutarne costantemente le performance. Questo livello di integrazione, meno noto ma essenziale, dimostra come Edison non si limiti all'acquisizione delle forniture, ma miri al controllo e all'ottimizzazione dell'intera catena logistica e di trasporto del Gnl. In linea con i nuovi contratti, il gruppo è già in fase di ricerca di ulteriori navi per espandere ulteriormente la propria capacità logistica. La capacità di gestire internamente l'intera catena del valore, dall'acquisto del gas alla sua movimentazione via mare, posiziona Edison come un operatore in grado di fornire risposte rapide e flessibili al mercato, come è già accaduto durante le recenti crisi energetiche. La strategia di Edison è un esempio concreto di come l'evoluzione del portafoglio e l'integrazione logistica siano la chiave per garantire stabilità e competitività economica in un futuro energetico in costante ridefinizione. Leonardo Parigi.

La sfida del trasporto intermodale secondo Contship

Contship è da sempre sinonimo di intermodalità e integrazione. Come si traduce oggi questo modello nel vostro approccio operativo? Il Gruppo Contship ha sviluppato un modello integrato verticale, che opera sull'intera catena logistica, dai porti fino alla destinazione finale: il controllo diretto degli asset, attraverso le diverse società del gruppo, consente di garantire continuità operativa, tracciabilità dei flussi e monitoraggio delle performance lungo tutta la supply chain. È un sistema che combina capacità portuale, soluzioni intermodali e servizi a valore aggiunto. Così applicata, l'integrazione verticale non si trasforma in esercizio di controllo, ma diventa un modo per orchestrare una catena del valore sempre più complessa. Significa mettere in connessione porti, terminal ferroviari, operatori di trazione, servizi doganali e digitali, traducendosi in un'unica logica industriale che punta a ridurre tempi, costi e impatti ambientali. In altri termini: non è una chiusura del sistema, ma un sistema che si apre alla collaborazione tra attori diversi, purché guidato da principi di trasparenza e accesso equo. Il modello Contship: come è disegnato in ottica di ecosistema integrato? Abbiamo cercato di rendere concreta questa visione. Contship è un operatore che integra porto, ferrovia e logistica terrestre. Abbiamo costruito una rete di asset che dialogano tra loro: Rail Hub Milano, ad oggi uno dei più grandi terminal ferroviari in Europa, il terminal gateway di La Spezia, e abbiamo anche sviluppato una serie di iniziative collegate alla digitalizzazione e all'ottimizzazione dei flussi ferroviari. A questo si aggiunge la componente ferroviaria con Oceanogate e quella doganale e digitale con le due società STS e driveMybox, che completano la catena di valore. Quello che stiamo costruendo è un ecosistema intermodale, connesso ai grandi corridoi europei e capace di integrare innovazione tecnologica, efficienza operativa e sostenibilità ambientale, garantendo un sistema affidabile e a basse emissioni. Che sfide e ruolo vede nel il trasporto ferroviario nel modello Contship e, più in generale, nel Sistema Italia? La sfida del trasporto ferroviario merci non è solo una questione tecnica o infrastrutturale, oggi l'intermodalità deve essere una scelta di un modello di sviluppo per il Paese. E oggi, con l'emergenza climatica che ci impone azioni immediate, questa scelta diventa ancora più urgente e strategica. Il ferro rappresenta certamente un pilastro della catena logistica, ma non deve essere l'unico. La vera sfida diventa quindi integrare - non contrapporre - le diverse modalità di trasporto. Come Contship vogliamo è contribuire alla trasformazione culturale e industriale del settore : integrazione verticale, digitalizzazione e sostenibilità non sono slogan, ma leve concrete per costruire una logistica moderna. Per questo investiamo in infrastrutture, ma anche sulle persone, le tecnologie e i processi, perché siamo convinti che l'evoluzione del Sistema Italia passi da un approccio condiviso, in cui pubblico e privato collaborano per rendere

Ship Mag

La sfida del trasporto intermodale secondo Contship

10/27/2025 18:14

Contship è da sempre sinonimo di intermodalità e integrazione. Come si traduce oggi questo modello nel vostro approccio operativo? Il Gruppo Contship ha sviluppato un modello integrato verticale, che opera sull'intera catena logistica, dai porti fino alla destinazione finale: il controllo diretto degli asset, attraverso le diverse società del gruppo, consente di garantire continuità operativa, tracciabilità dei flussi e monitoraggio delle performance lungo tutta la supply chain. È un sistema che combina capacità portuale, soluzioni intermodali e servizi a valore aggiunto. Così applicata, l'integrazione verticale non si trasforma in esercizio di controllo, ma diventa un modo per orchestrare una catena del valore sempre più complessa. Significa mettere in connessione porti, terminal ferroviari, operatori di trazione, servizi doganali e digitali, traducendosi in un'unica logica industriale che punta a ridurre tempi, costi e impatti ambientali. In altri termini: non è una chiusura del sistema, ma un sistema che si apre alla collaborazione tra attori diversi, purché guidato da principi di trasparenza e accesso equo. Il modello Contship: come è disegnato in ottica di ecosistema integrato? Abbiamo cercato di rendere concreta questa visione. Contship è un operatore che integra porto, ferrovia e logistica terrestre. Abbiamo costruito una rete di asset che dialogano tra loro: Rail Hub Milano, ad oggi uno dei più grandi terminal ferroviari in Europa, il terminal gateway di La Spezia, e abbiamo anche sviluppato una serie di iniziative collegate alla digitalizzazione e all'ottimizzazione dei flussi ferroviari. A questo si aggiunge la componente ferroviaria con Oceanogate e quella doganale e digitale con le due società STS e driveMybox, che completano la catena di valore. Quello che stiamo costruendo è un ecosistema intermodale, connesso ai grandi corridoi europei e capace di integrare innovazione tecnologica, efficienza operativa e sostenibilità ambientale, garantendo un sistema affidabile e a basse emissioni. Che sfide e ruolo vede nel il trasporto ferroviario nel modello Contship e, più in generale, nel Sistema Italia? La sfida del trasporto ferroviario merci non è solo una questione tecnica o infrastrutturale, oggi l'intermodalità deve essere una scelta di un modello di sviluppo per il Paese. E oggi, con l'emergenza climatica che ci impone azioni immediate, questa scelta diventa ancora più urgente e strategica. Il ferro rappresenta certamente un pilastro della catena logistica, ma non deve essere l'unico. La vera sfida diventa quindi integrare - non contrapporre - le diverse modalità di trasporto. Come Contship vogliamo è contribuire alla trasformazione culturale e industriale del settore : integrazione verticale, digitalizzazione e sostenibilità non sono slogan, ma leve concrete per costruire una logistica moderna. Per questo investiamo in infrastrutture, ma anche sulle persone, le tecnologie e i processi, perché siamo convinti che l'evoluzione del Sistema Italia passi da un approccio condiviso, in cui pubblico e privato collaborano per rendere la catena logistica sempre più efficiente e sostenibile. Che ruolo ha la tecnologia nella

Ship Mag

Focus

la catena logistica sempre più efficiente e sostenibile. Che ruolo ha la tecnologia nella vostra offerta? L'integrazione verticale, oggi, non può prescindere dalla trasformazione digitale: anche la stessa efficienza del ferro non è più solo una questione di rotaie, ma anche di dati. Lo stesso terminal ferroviario è passato dall'essere un punto di scambio a un vero e proprio nodo digitale, dove convergono informazioni su traffici, treni, container, dogane e clienti. L'automazione, gli algoritmi predittivi, le piattaforme per la prenotazione degli slot e i sistemi OCR per il riconoscimento dei mezzi stanno rivoluzionando il modo di gestire i flussi, e non possiamo farci cogliere impreparati. Per questo motivo come azienda stiamo investendo nella digitalizzazione dei gate, nella programmazione predittiva dei convogli e nell'integrazione delle nostre piattaforme IT con quelle dei partner industriali. Il risultato? Una filiera più fluida, meno soggetta a inefficienze e capace di offrire ai clienti trasparenza, tracciabilità e affidabilità in tempo reale. Guardando al futuro, quali sono le priorità di Contship per l'offerta di soluzioni in ambito trasporto ferroviario? Stiamo lavorando per continuare a espandere la nostra rete intermodale, rafforzando le connessioni con i principali corridoi europei e ampliando al contempo il portafoglio di servizi, in un'ottica di maggiore flessibilità e integrazione. Siamo convinti che investire nell'intermodalità significhi investire nel futuro. Ogni treno che viaggia al posto di cento camion non è solo una scelta ecologica, ma un vero e proprio atto di responsabilità verso il Paese, le imprese e le generazioni che verranno. La stessa transizione ecologica non sarà possibile senza una transizione logistica. E proprio in questo passaggio il ferro è, e deve essere, il protagonista. In quest'ottica, continueremo a promuovere modelli di integrazione industriale che creino valore condiviso, innovazione e lavoro qualificato, affinché l'integrazione verticale non rimanga fine a se stessa, ma generi valore per il sistema, non solo per chi la realizza: solo così possiamo davvero moltiplicare il valore del ferro. La sfida che abbiamo davanti non è soltanto infrastrutturale: è fatta di visione e collaborazione, per costruire insieme un ecosistema logistico competitivo, flessibile e aperto al futuro.

Marsa Maroc e Cma Cgm insieme per il nuovo terminal di Nador West Med

Accordo strategico per sviluppare un hub di trasbordo nel Mediterraneo e rafforzare il ruolo del Marocco nella logistica globale Casablanca - Marsa Maroc e Cma Terminals hanno firmato un nuovo accordo di partnership per la gestione del West Terminal del **porto** di Nador West Med, consolidando l'intesa quadro siglata tra Tanger Med Group e Cma Cgm nell'ottobre 2024. L'intesa prevede che, una volta ottenute le approvazioni ufficiali, Marsa Maroc deterrà il 51% del capitale e dei diritti di voto della società concessionaria, mentre Cma Terminals possiederà il restante 49%. Il terminal, la cui entrata in funzione è prevista progressivamente dal 2027, disporrà di 900 metri di banchina, 18 metri di pescaggio e un'area operativa di 37,5 ettari su un totale di 60 ettari. A pieno regime, sarà equipaggiato con otto gru ship-to-shore (Sts) e potrà gestire fino a 1,8 milioni di TEU all'anno. La joint venture unisce la rete globale di Cma Cgm con la competenza locale di Marsa Maroc, con l'obiettivo di creare un terminal competitivo e ad alte prestazioni e di posizionare Nador West Med come hub di trasbordo strategico nel Mediterraneo. Situato vicino allo Stretto di Gibilterra, nella Baia di Betoya, il **porto** di Nador West Med rafforzerà la connettività commerciale regionale e la centralità logistica del Marocco. Nel frattempo, Marsa Maroc ha completato nel giugno 2025 la digitalizzazione dei cinque terminal di Casablanca con la piattaforma heyport, ottimizzando pianificazione e operazioni portuali.



Shipping Italy

Focus

Alessandro Santi lancia "Welcome Ashore": il turismo crocieristico riparte dal basso

Interviste Un nuovo sito web che nasce come movimento civico e che mira a riequilibrare la narrativa sul turismo crocieristico in Italia e nel Mediterraneo con il sostegno di residenti, piccole imprese e lavoratori di Cinzia Garofoli Alessandro Santi, ingegnere elettronico e figura di spicco della logistica marittima, già presidente di Federagenti e attualmente alla guida di un articolato gruppo logistico, annuncia il lancio di "Welcome Ashore": sito web che nasce come movimento civico e che punta a riequilibrare la narrativa sul turismo crocieristico in Italia e nel Mediterraneo. Il movimento, sostenuto da residenti, piccole imprese e lavoratori, si propone di mettere le voci locali al centro del dibattito, promuovendo un approccio equilibrato che supporti le economie locali, protegga l'ambiente e rispetti le città. SHIPPING ITALY lo ha intervistato per approfondire le ragioni di questa iniziativa e discutere le sfide più urgenti che attendono il settore. Ingegnere Santi, partiamo dalla notizia centrale: dalla sua posizione di vertice nel mondo imprenditoriale, ha scelto di fondare Welcome Ashore come movimento civico che parte "dal basso". Qual è stata la spinta e qual è l'obiettivo primario? "La spinta nasce dalla constatazione, maturata in anni di attività istituzionale, che la comunicazione sul crocierismo in Italia è spesso troppo sbilanciata. Questo è un settore vitale: il fenomeno crociere nel 2025 raggiungerà i 15 milioni di visitatori in Italia, eppure i risvolti positivi che produce vengono sistematicamente sovrastati dalle voci che sottolineano solo gli aspetti negativi. Nella genesi di questo movimento, impostato per nascere dal basso, ha avuto un ruolo chiave la mia esperienza a Venezia. In tutti i miei anni di attività istituzionale - come operatore, presidente degli agenti marittimi veneziani e poi presidente nazionale di Federagenti - ho sempre sofferto il modo distruttivo in cui veniva gestita la comunicazione sul settore. Per questo, Welcome Ashore, sito che è già attivo online, nasce per riequilibrare questa narrazione, non solo in Italia, ma anche negli altri Paesi del Mediterraneo che affrontano lo stesso problema. Non vogliamo negare i problemi - su temi, ad esempio, come la questione ambientale, su cui peraltro armatori e filiera sono da anni estremamente impegnati -; il nostro obiettivo primario è portare dati scientifici e la voce dei cittadini e dei lavoratori della filiera raccogliendo le esperienze sia positive che negative per fornire suggerimenti e anche richiamare l'attenzione degli armatori laddove possono fare di più; dall'altra parte vogliamo cercare di coinvolgere le amministrazioni perché effettivamente c'è molto da fare, in questo senso, per il bene del territorio. Saranno i lavoratori e i residenti stessi a portare i contenuti con le segnalazioni sul sito, che è la nostra piattaforma di ascolto principale. Il mio ruolo è di kick-off e di supporto logistico iniziale, ma l'autenticità e la gestione devono restare civiche. Abbiamo bisogno che siano le 'voci di chi ci mette la faccia ogni giorno' a plasmare



Interviste Un nuovo sito web che nasce come movimento civico e che mira a riequilibrare la narrativa sul turismo crocieristico in Italia e nel Mediterraneo con il sostegno di residenti, piccole imprese e lavoratori di Cinzia Garofoli Alessandro Santi, ingegnere elettronico e figura di spicco della logistica marittima, già presidente di Federagenti e attualmente alla guida di un articolato gruppo logistico, annuncia il lancio di "Welcome Ashore": sito web che nasce come movimento civico e che punta a riequilibrare la narrativa sul turismo crocieristico in Italia e nel Mediterraneo. Il movimento, sostenuto da residenti, piccole imprese e lavoratori, si propone di mettere le voci locali al centro del dibattito, promuovendo un approccio equilibrato che supporti le economie locali, protegga l'ambiente e rispetti le città. SHIPPING ITALY lo ha intervistato per approfondire le ragioni di questa iniziativa e discutere le sfide più urgenti che attendono il settore. Ingegnere Santi, partiamo dalla notizia centrale: dalla sua posizione di vertice nel mondo imprenditoriale, ha scelto di fondare Welcome Ashore come movimento civico che parte "dal basso". Qual è stata la spinta e qual è l'obiettivo primario? "La spinta nasce dalla constatazione, maturata in anni di attività istituzionale, che la comunicazione sul crocierismo in Italia è spesso troppo sbilanciata. Questo è un settore vitale: il fenomeno crociere nel 2025 raggiungerà i 15 milioni di visitatori in Italia, eppure i risvolti positivi che produce vengono sistematicamente sovrastati dalle voci che sottolineano solo gli aspetti negativi. Nella genesi di questo movimento, impostato per nascere dal basso, ha avuto un ruolo chiave la mia esperienza a Venezia. In tutti i miei anni di attività istituzionale - come operatore, presidente degli agenti marittimi veneziani e poi presidente nazionale di Federagenti - ho sempre sofferto il modo distruttivo in cui veniva gestita la comunicazione sul settore. Per questo, Welcome Ashore, sito che è già attivo online, nasce per riequilibrare questa narrazione, non solo in Italia,

Shipping Italy

Focus

l'agenda di confronto con le istituzioni e le compagnie." Riguardo alla comunicazione sbilanciata, lei ritiene che le crociere non siano la causa principale dell'overtourism. Potrebbe spiegarci, anche con l'esempio di **Venezia**, su cosa dovremmo concentrarci per gestire al meglio i flussi turistici? "In effetti è importante che si capisca che il turismo crocieristico non è la causa principale dell'overtourism. Lo dimostra in maniera evidente l'esempio di **Venezia** dove su 30-35 milioni di visitatori, negli anni migliori solo 1.800.000 erano crocieristi e di questi solo 400-500.000 erano anche visitatori della città; attualmente, inoltre, con lo scalo spostato a Marghera, sono ridotti a 200.000: un numero irrisorio rispetto al complesso dei visitatori. Dovremmo, in realtà, concentrarci sullo studio di un turismo che sia programmabile e sulla possibilità di indirizzarlo in aree dove può creare sviluppo invece di generare congestione. Crediamo che il supporto debba partire da chi sul territorio ci vive e lavora, per creare un rapporto win-win con le compagnie e le amministrazioni, in un'ottica di bene comune con investimenti in servizi e infrastrutture a terra (es. collegamenti pubblici, riqualificazione urbana) che dovrebbero essere vincolati agli scali in bassa stagione, rendendo il beneficio tangibile per la cittadinanza locale." Il Mediterraneo è un mercato in forte crescita, ma sta affrontando problemi di congestione. Quali sono gli strumenti e le strategie concrete che l'Italia dovrebbe adottare per evitare i picchi insostenibili di passeggeri e di navi? "La chiave di volta risiede in due azioni fondamentali e interconnesse: la destagionalizzazione e la desettimanalizzazione. Questo impone un necessario salto culturale e operativo. Oggi, l'ottimizzazione degli scali è prevalentemente concentrata sull'alta stagione, ma il costo di questo approccio non ricade solo sull'esperienza del cliente, ma sulla vivibilità urbana. Quando un flusso di passeggeri subisce un disagio prolungato, l'impatto reputazionale danneggia l'intera filiera turistica italiana, andando ben oltre il solo settore crocieristico. Ciò che manca è una programmazione centrale che permetta di distribuire i flussi in modo chirurgico e con previsione, sfruttando la possibilità di essere indirizzato che ha il turismo crocieristico. Dobbiamo lavorare per far crescere il Paese dal punto di vista della programmazione di questa industria per evitare che porti cruciali come Civitavecchia o Napoli si trovino a gestire picchi di 10-12 navi nello stesso giorno. In questo senso, iniziative come un possibile calendario nazionale delle navi, seppur complesso da implementare, dovrebbero essere sul tavolo di discussione." Qual è la sua visione sulla gestione infrastrutturale del crocierismo e quali priorità strategiche deve adottare l'Italia per sviluppare nuove destinazioni in modo sostenibile? "La priorità è superare l'attuale polverizzazione degli investimenti. Non basta una banchina; il crocierismo è un fenomeno vettoriale che richiede infrastrutture, servizi e assistenza per navi di grandi dimensioni. La direzione strategica deve essere concentrazione ed efficienza, implementando una specializzazione dei porti sostenuta da una visione centrale, come sembra essere la proposta di Porti d'Italia S.p.A. Dobbiamo, infine, accettare l'evoluzione logistica, dove i porti sono più distanti dai centri storici, e concentrarci sulla riqualificazione dei servizi a terra e dei collegamenti per i passeggeri, che sono ormai consapevoli ed accettano questa realtà." Il mercato del new building si è polarizzato su

Shipping Italy

Focus

due segmenti: le unità di extra lusso e le mega-navi che superano ormai i 6.000 passeggeri. Questo gigantismo navale è gestibile per i porti italiani e quale ruolo economico svolgono queste grandi navi, anche per i terminal più piccoli? "Le navi più grandi, che oggi arrivano a ospitare fino a 6.500 passeggeri, sono fondamentali per l'economia dell'intero settore. Sono l'equivalente, per i container, delle navi da 21.000 Teu: sono il motore che sostiene l'industria. Il concetto stesso di queste navi è diverso, focalizzato sull'esperienza a bordo. Non possiamo pensare che tutti i porti italiani possano accoglierle; è necessaria una scelta strategica. I porti che possono gestirle - come Genova, Napoli, Civitavecchia - devono investire nella gestione dei flussi a terra e nei collegamenti. Allo stesso tempo, si sta sviluppando un segmento di maxi-yacht e navi luxury fino a 800-1000 passeggeri, che richiede la riqualificazione di marine e banchine in un'ottica di lusso e servizi dedicati. Tuttavia, in termini di impatto, i porti che le gestiscono devono vincolarsi a rigidi standard ambientali e logistici. Nonostante le nuove tecnologie, è impensabile che un flusso di 6.500 persone non richieda una gestione 'chirurgica' a terra per non saturare la rete viaria e i servizi locali. Dobbiamo concentrarci sulla delocalizzazione dei servizi a terra, riducendo al minimo la congestione nelle aree urbane centrali." Guardando alla concorrenza internazionale, la sfida si gioca sempre più sulla transizione energetica. L'Italia rischia di essere penalizzata sui rifornimenti e sulle infrastrutture green rispetto a competitor come Spagna e Grecia? Quali passi sono urgenti per garantire la sostenibilità operativa delle navi di nuova generazione? "La concorrenza nel Mediterraneo si è spostata sulla sostenibilità. La sfida è chi arriva prima a completare la transizione al Gnl, e presto ai biocarburanti come il metanolo e l'idrogeno, e chi offre il maggior accesso al cold ironing. Il rischio non è tanto la mancanza di infrastrutture materiali, quanto l'assenza di una guida centrale nella scelta dei vettori energetici. Non possiamo permetterci di avere 70 porti che investono in modo autonomo su quattro serbatoi diversi. L'Italia è leader nel Mediterraneo e deve mantenere questo vantaggio competitivo, ricordando che il crocierismo è il migliore strumento di marketing territoriale a nostra disposizione. Il turista che tocca sette porti in sette giorni, se trova un territorio che gli ha 'sorriso', torna da individuale, smentendo la falsa idea che i crocieristi non lascino soldi a terra. È un business, ma deve essere gestito con la consapevolezza che il territorio viene prima di tutto.

Shipping Italy

Focus

Deviazioni navi e più trasparenza nel botta e risposta tra domanda e offerta di trasporti break bulk in Italia

Mestre (**Venezia**) - Non solo il (solito) cronico eccesso di burocrazia, ma anche la scarsa trasparenza nella comunicazione da parte degli operatori logistici, l'imprevedibilità delle rotte delle navi e la limitata operatività dei porti sono tra le maggiori fonti di preoccupazioni logistiche per le imprese italiane di impiantistica che vendono la produzione all'estero. Il confronto - quasi un botta e risposta - su questi temi è andato in scena venerdì scorso a Mestre tra i due panel II edizione del Forum Break Bulk Italy, organizzato da SHIPPING ITALY, SUPPLY CHAIN ITALY ed AIR CARGO ITALY. Numerose, come prevedibile, sono state innanzitutto le critiche rivolte alla Pubblica Amministrazione per le sue inefficienze, in particolare in tema di rilascio autorizzazioni ai transiti sulle infrastrutture stradali. Una situazione tipo è stata descritta da Lorenzo Balestrazzi, direttore logistica e It di Brembana & Rolle, che ha citato le limitazioni alla circolazione disposte a volte improvvisamente da Anas su alcune strade venete. "Ma non ci avvisa, lo apprendiamo perché iniziano a circolare dei rumors: a quel punto si attiva Confindustria Veneto che chiede un confronto con l'azienda, ma questa non recepisce". Oppure, ha evidenziato Luigi Braconi, direttore generale di Simi Trasporti, in certi casi sono richiesti "rilievi su ponti, studi che la stessa Pubblica Amministrazione non fa da anni e i cui costi sono quindi ribaltati sulle aziende". Si tratta di studi complessi - poiché bisogna "caratterizzare materiale, fare prove di carico, ricollaudare l'opera" - i cui risultati sono considerati validi solo "per un annetto", e quindi da rifare in caso di transiti successivi. Un'altra criticità ricordata da Francesca Cambiaghi di Fomas, tipica in particolare delle direttrici con il porto di Genova, sono i "cantieri non annunciati" e il fatto che "come noto, le finestre per le discese verso lo scalo per i trasporti eccezionali sono solo due a settimana". I caricatori però non hanno risparmiato critiche anche agli operatori privati, armatori in primis, in particolare per le frequenti variazioni nelle rotte delle navi. "Ad esempio, devo imbarcare a Genova per Marghera, ma la nave invece viene fatta scalare a Marina di Carrara. Oppure arriva in anticipo di tre giorni". Stessa lamentela di Cambiaghi: "Programmiamo l'approntamento di forgiati anche sulla base delle partenze navi, ma poi abbiamo modifiche delle schedule dell'ultimo minuto. Oppure ci troviamo con un booking confermato, ma dobbiamo cancellare l'imbarco perché non è disponibile l'equipment per la movimentazione. O, ancora, dobbiamo coprire noi le relative spese". Le inefficienze insomma si trasformano in "rischi di penali, extracosti, quali quelli per le soste della merce in attesa di nave successiva". E a lungo andare possono tradursi nella scelta di dirottare la merce verso porti esteri dotati di servizi più adeguati ("ad esempio, Koper") o, ancora, di trasferirla per via aerea. Spesso, è la amara conclusione di Cambiaghi, "abbiamo la percezione che la nostra merce sia un problema". Se a volte modificare la



Shipping Italy
Deviazioni navi e più trasparenza nel botta e risposta tra domanda e offerta di trasporti break bulk in Italia
10/27/2025 13:23 Nicola Capuzzo
Spedizioni Dire no ai "segretucci" secondo Balestrazzi (Brembana & Rolle) è necessario per evitare problemi di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Mestre (Venezia) - Non solo il (solito) cronico eccesso di burocrazia, ma anche la scarsa trasparenza nella comunicazione da parte degli operatori logistici, l'imprevedibilità delle rotte delle navi e la limitata operatività dei porti sono tra le maggiori fonti di preoccupazioni logistiche per le imprese italiane di impiantistica che vendono la produzione all'estero. Il confronto - quasi un botta e risposta - su questi temi è andato in scena venerdì scorso a Mestre tra i due panel II edizione del Forum Break Bulk Italy, organizzato da SHIPPING ITALY, SUPPLY CHAIN ITALY ed AIR CARGO ITALY. Numerose, come prevedibile, sono state innanzitutto le critiche rivolte alla Pubblica Amministrazione per le sue inefficienze, in particolare in tema di rilascio autorizzazioni ai transiti sulle infrastrutture stradali. Una situazione tipo è stata descritta da Lorenzo Balestrazzi, direttore logistica e It di Brembana & Rolle, che ha citato le limitazioni alla circolazione disposte a volte improvvisamente da Anas su alcune strade venete. "Ma non ci avvisa, lo apprendiamo perché iniziano a circolare dei rumors: a quel punto si attiva Confindustria Veneto che chiede un confronto con l'azienda, ma questa non recepisce". Oppure, ha evidenziato Luigi Braconi, direttore generale di Simi Trasporti, in certi casi sono richiesti "rilievi su ponti, studi che la stessa Pubblica Amministrazione non fa da anni e i cui costi sono quindi ribaltati sulle aziende". Si tratta di studi complessi - poiché bisogna "caratterizzare materiale, fare prove di carico, ricollaudare l'opera" - i cui risultati sono considerati validi solo "per un annetto", e quindi da rifare in caso di transiti successivi. Un'altra criticità ricordata da Francesca Cambiaghi di Fomas, tipica in particolare delle direttrici con il porto di Genova, sono i "cantieri non annunciati" e il fatto che "come noto, le finestre per le discese verso lo scalo per i trasporti eccezionali sono solo due a settimana". I caricatori però non hanno risparmiato critiche anche agli operatori privati, armatori in primis, in particolare per le frequenti variazioni nelle rotte delle navi. "Ad esempio, devo imbarcare a Genova per Marghera, ma la nave invece viene fatta scalare a Marina di Carrara. Oppure arriva in anticipo di tre giorni". Stessa lamentela di Cambiaghi: "Programmiamo l'approntamento di forgiati anche sulla base delle partenze navi, ma poi abbiamo modifiche delle schedule dell'ultimo minuto. Oppure ci troviamo con un booking confermato, ma dobbiamo cancellare l'imbarco perché non è disponibile l'equipment per la movimentazione. O, ancora, dobbiamo coprire noi le relative spese". Le inefficienze insomma si trasformano in "rischi di penali, extracosti, quali quelli per le soste della merce in attesa di nave successiva". E a lungo andare possono tradursi nella scelta di dirottare la merce verso porti esteri dotati di servizi più adeguati ("ad esempio, Koper") o, ancora, di trasferirla per via aerea. Spesso, è la amara conclusione di Cambiaghi, "abbiamo la percezione che la nostra merce sia un problema". Se a volte modificare la

Shipping Italy

Focus

rotta delle navi è una scelta necessaria ("vanno per mare, e il mare non è sempre piatto", a dirlo Fulvio Carlini, managing director di Conti Carwill), non può però rimanere inascoltata la richiesta di una maggiore trasparenza nelle comunicazioni tra le due controparti. "Tra attori deve esserci piena condivisione, non bisogna avere 'segretucci' o tenere nascoste le informazioni. A volte non ci dicono quando arriva la nave, oppure il trasportatore non dà indicazione sulla disponibilità di mezzi" ha rimarcato Balestrazzi, che ha poi concluso: "L'incertezza nei rapporti crea problematiche. Cerchiamo partner con cui sono chiare le difficoltà, considerando che anche noi possiamo avere delle responsabilità, in particolare in caso di ritardi nella produzione". Una necessità che conta ancora di più quando la clientela è estera o non ha competenze nell'ambito dei trasporti: "Difficile spiegare le dinamiche della logistica a clienti con formazione ingegneristica, far capire che le navi non sono taxi, o far comprendere le difficoltà italiane sui permessi". Per questo, "ringrazio spedizionieri che spesso sono chiamati a correre", ha aggiunto, "è necessario capire che l'evoluzione del rapporto, non più da fornitore a cliente ma tra partner, va vista anche dal lato del trasporto". Nella filiera un ruolo importante è anche quello dei terminal portuali, per i carichi che prendono la via del mare. Qui, come visto, le criticità possono annidarsi nell'"ultimo miglio" di strada per raggiungerli (come nel caso segnalato da Sofinter-Macchi a Marghera verso il terminal Fhp Multiservice), così come secondo Carlini nella loro limitata operatività, dovuta a carenze di personale. "Le nostre navi stanno troppo in porto, o in attesa in rada, per via della congestione". Il problema grosso, secondo il manager, si riscontra in Marocco e Nord Europa, ma anche in Italia, "ad esempio a Porto Nogaro". L'auspicio sarebbe secondo Carlini quello di avere una più ampia operatività, come "a Casablanca dove si lavora 24 ore su 24, tranne la domenica, o in Algeria". Una indiretta replica su questo tema è arrivata nel corso del dibattito da Mauro Marchiori di Fhp **Venezia**, che sul punto ha chiarito l'approccio del gruppo nel rispondere a questo tipo di criticità. "Cerchiamo di creare sinergia tra i nostri diversi porti; a Marghera stiamo investendo in attrezzature e in personale, con circa 20 nuovi addetti tra 2024 e 2025. E' vero però, ha aggiunto, che "ogni tanto qualche nave ritarda, ci sono irregolarità, ma si lavora molto a picchi, ad esempio oggi a **Venezia** su tre terminal stiamo lavorando su otto diverse navi".

Varata a Porto Nogaro la prima sezione della nuova nave di Aman at Sea

Nei giorni scorsi i primi 'pezzi' della nuova nave da crociera di lusso commissionata da Aman at Sea al cantiere T.Mariotti hanno lasciato lo stabilimento produttivo di San Giorgio di Nogaro per fare rotta verso il porto di Genova. Ad annunciarlo è stata la Federazione nazionale Piloti dei Porti (Fedepiloti) con una nota e alcune immagini significative che testimoniano come sia stata svolta con successo, presso la banchina Cimolai di Porto Nogaro, la complessa manovra di partenza della chiatta Arcalupa lunga 127 metri e larga 31 metri. "A bordo della chiatta è stato imbarcato il primo dei due tronconi di una nuova unità navale, denominato MAR 221: si tratta della sezione poppiera, un manufatto di 83,199 metri di lunghezza e 28,5 metri di altezza" si legge nella nota dei piloti. "La manovra - aggiungono - è stata eseguita con grande competenza dal CLC Pietro Russo e dal CLC Gaetano Galuppo, con il prezioso supporto dei Comandanti Alessandro Bianchi e Giovanni Fragiaco. L'operazione ha richiesto precisione, coordinamento e professionalità, confermando ancora una volta l'elevato livello di sicurezza e competenza garantito dai Piloti dei porti italiani nelle manovre più delicate". A inizio novembre è prevista la movimentazione della seconda sezione, quella prodiera, che completerà l'uscita del manufatto. Il nuovo megayacht ultra-lusso commissionato da Aman at Sea (joint venture tra Aman e Cruise Saudi) sarà lungo 183 metri, avrà 50 spaziose suite di lusso, ciascuna con balcone privato e sarà pronta ad accogliere i propri ospiti a partire dal 2027 stabilendo un nuovo standard nel leisure crocieristico e sarà la prima nel suo genere a doppia alimentazione, utilizzando gasolio e metanolo. La nave ospiterà a bordo una varietà di opzioni gastronomiche, tra cui un ristorante informale aperto tutto il giorno, varietà di cucine internazionali, club e lounge rilassati, una Spa Aman completa di giardino giapponese, due eliporti e l'ampio Beach Club, che offrirà agli ospiti un accesso diretto all'acqua.



Cantieri La nave extra-lusso commissionata a T.Mariotti entrerà in servizio nell'estate 2027 di REDAZIONE SHIPPING ITALY Nei giorni scorsi i primi 'pezzi' della nuova nave da crociera di lusso commissionata da Aman at Sea al cantiere T.Mariotti hanno lasciato lo stabilimento produttivo di San Giorgio di Nogaro per fare rotta verso il porto di Genova. Ad annunciarlo è stata la Federazione nazionale Piloti dei Porti (Fedepiloti) con una nota e alcune immagini significative che testimoniano come sia stata svolta con successo, presso la banchina Cimolai di Porto Nogaro, la complessa manovra di partenza della chiatta Arcalupa lunga 127 metri e larga 31 metri. "A bordo della chiatta è stato imbarcato il primo dei due tronconi di una nuova unità navale, denominato MAR 221: si tratta della sezione poppiera, un manufatto di 83,199 metri di lunghezza e 28,5 metri di altezza" si legge nella nota dei piloti. "La manovra - aggiungono - è stata eseguita con grande competenza dal CLC Pietro Russo e dal CLC Gaetano Galuppo, con il prezioso supporto dei Comandanti Alessandro Bianchi e Giovanni Fragiaco. L'operazione ha richiesto precisione, coordinamento e professionalità, confermando ancora una volta l'elevato livello di sicurezza e competenza garantito dai Piloti dei porti italiani nelle manovre più delicate". A inizio novembre è prevista la movimentazione della seconda sezione, quella prodiera, che completerà l'uscita del manufatto. Il nuovo megayacht ultra-lusso commissionato da Aman at Sea (joint venture tra Aman e Cruise Saudi) sarà lungo 183 metri, avrà 50 spaziose suite di lusso, ciascuna con balcone privato e sarà pronta ad accogliere i propri ospiti a partire dal 2027 stabilendo un nuovo standard nel leisure crocieristico e sarà la prima nel suo genere a doppia alimentazione, utilizzando gasolio e metanolo. La nave ospiterà a bordo una varietà di opzioni gastronomiche, tra cui un ristorante informale aperto tutto il giorno, varietà di cucine internazionali, club e lounge

Shipping Italy

Focus

Competitività a rischio nel bunkeraggio: allarme di Assocostieri sui porti Italiani

"Il settore italiano del bunkeraggio marittimo si trova oggi a un bivio critico, segnato da costi operativi elevati, procedure burocratiche complesse e una normativa ambientale europea spesso confusa e applicata in maniera non uniforme. Questa situazione, in vista del recepimento della RED III, mette a rischio la competitività dei porti nazionali e rischia di spostare traffico e attività economiche verso porti esteri". Questo il messaggio lanciato durante il convegno 'Il settore del bunkeraggio marittimo tra obblighi Ets, FuelEU Maritime e biocarburanti' secondo il resoconto fornito da Assocostieri promotrice di un convegno sul tema all'interno del contesto di Oil&nonOil. Moderato da Dario Soria, direttore generale di Assocostieri, l'evento ha visto la partecipazione di figure importanti del settore, tra cui Davide Tabarelli (Nomisma Energia), Michele Francioni (Msc Crociere), Pasquale Bellusci (Getoil), Emanuele Jacorossi (Jenergy e consigliere di Assocostieri), Giampaolo Zucchi (San Marco Petroli e consigliere di Assocostieri) e l'ammiraglio Vincenzo Vitale (Direttore marittimo delle Marche). Soria ha aperto i lavori con questo messaggio: per tutelare i porti italiani è urgente azzerare l'obbligo di biocarburanti nel bunkeraggio marino. Una richiesta già formalizzata al ministro Pichetto Fratin (Mase), ritenuta essenziale per preservare la competitività nazionale e garantire condizioni operative eque rispetto ai porti esteri. A seguire Davide Tabarelli ha presentato, in anteprima, una sintesi dello studio congiunto Assocostieri-Nomisma Energia, confermando che il settore soffre da anni di maggiori costi rispetto ai competitor internazionali. L'eccesso di oneri burocratici e le procedure complesse hanno infatti creato un disincentivo per gli armatori e hanno contribuito a indebolire il ruolo dei porti italiani nel Mediterraneo. Pasquale Bellusci (Getoil) ha evidenziato le restrizioni operative più stringenti, come l'obbligo per l'armatore straniero di avere un rappresentante fiscale in Italia, una misura che di fatto penalizza i porti nazionali. Nonostante gli operatori italiani abbiano cercato di rispondere con maggiore flessibilità, garantendo operatività H24 e nei weekend, e ampliando l'offerta di carburanti alternativi come l'Hvo (olio vegetale idrotrattato), la situazione rimane critica. Bellusci ha inoltre sottolineato un paradosso: l'aumento dei costi imposto dalle norme rischia di spostare il trasporto dalla nave alla strada, incrementando di fatto le emissioni complessive invece di ridurle. Difficoltà normative e incertezza del mercato hanno poi tenuto banco durante il convegno. Un punto centrale della discussione è stata la confusione normativa, generata da un recepimento non uniforme delle misure Ets (Emission Trading System) e FuelEU Maritime in Italia e nel resto d'Europa. Giampaolo Zucchi (San Marco Petroli) ha parlato di un mercato "quasi senza strumenti", sottolineando il disorientamento causato da regole emanate senza una visione complessiva: "Stiamo navigando completamente nella nebbia" ha dichiarato. L'impatto sulle aziende è significativo:



Porti Avanzata la richiesta di sospensione o azzeramento dell'obbligo di utilizzo dei biocarburanti previsto dalla direttiva RED III per il settore marittimo di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Il settore italiano del bunkeraggio marittimo si trova oggi a un bivio critico, segnato da costi operativi elevati, procedure burocratiche complesse e una normativa ambientale europea spesso confusa e applicata in maniera non uniforme. Questa situazione, in vista del recepimento della RED III, mette a rischio la competitività dei porti nazionali e rischia di spostare traffico e attività economiche verso porti esteri". Questo il messaggio lanciato durante il convegno 'Il settore del bunkeraggio marittimo tra obblighi Ets, FuelEU Maritime e biocarburanti' secondo il resoconto fornito da Assocostieri promotrice di un convegno sul tema all'interno del contesto di Oil&nonOil. Moderato da Dario Soria, direttore generale di Assocostieri, l'evento ha visto la partecipazione di figure importanti del settore, tra cui Davide Tabarelli (Nomisma Energia), Michele Francioni (Msc Crociere), Pasquale Bellusci (Getoil), Emanuele Jacorossi (Jenergy e consigliere di Assocostieri), Giampaolo Zucchi (San Marco Petroli e consigliere di Assocostieri) e l'ammiraglio Vincenzo Vitale (Direttore marittimo delle Marche). Soria ha aperto i lavori con questo messaggio: per tutelare i porti italiani è urgente azzerare l'obbligo di biocarburanti nel bunkeraggio marino. Una richiesta già formalizzata al ministro Pichetto Fratin (Mase), ritenuta essenziale per preservare la competitività nazionale e garantire condizioni operative eque rispetto ai porti esteri. A seguire Davide Tabarelli ha presentato, in anteprima, una sintesi dello studio congiunto Assocostieri-Nomisma Energia, confermando che il settore soffre da anni di maggiori costi rispetto ai competitor internazionali. L'eccesso di oneri burocratici e le procedure complesse hanno infatti creato un disincentivo per gli armatori e hanno contribuito a indebolire il ruolo dei porti italiani nel Mediterraneo. Pasquale Bellusci (Getoil) ha evidenziato

Shipping Italy

Focus

la necessità di adattare continuamente le strategie operative compromette competitività e capacità di investimento. Emanuele Jacorossi (jEnergy) ha ribadito come l'applicazione tardiva e incerta delle norme non produca benefici ambientali, poiché molti armatori si rivolgono comunque a porti esteri, ma gravi penalizzazioni ricadono sugli operatori italiani. L'esempio dell'obbligo sui biocarburanti (RED III) è emblematico: le sanzioni italiane potevano arrivare a 300 euro a tonnellata, contro i circa 50 euro applicati in altri Paesi europei, creando un evidente svantaggio competitivo. Jacorossi ha quindi formalizzato la richiesta di sospendere la RED III nel bunkeraggio, in attesa di un quadro normativo realistico e sostenibile. Michele Francioni (Msc Crociere) ha offerto la prospettiva degli armatori, evidenziando come la scelta del porto di bunkeraggio dipenda da convenienza economica, semplicità operativa e stabilità normativa. La strategia energetica di Msc si è finora basata sul Gnl (gas naturale liquefatto), ma la mancanza di un quadro regolatorio chiaro in Italia aveva inizialmente favorito porti francesi. Nonostante le difficoltà, Francioni ha lanciato un segnale positivo: le linee guida sul bunkeraggio Gnl nei porti italiani rappresentano un passo importante. Poi l'annuncio avvio del bunkeraggio di un traghetto di Gnv a Gnl a **Genova** a partire dall'autunno dimostra che l'Italia sta colmando il divario e può diventare un punto di riferimento nel Mediterraneo. Anche l'Ammiraglio Vincenzo Vitale, Direttore Marittimo delle Marche, ha sostenuto le posizioni dell'Associazione, sottolineando la necessità di sospendere gli obblighi Ets e FuelEU Maritime finché l'intero sistema di monitoraggio non sarà pienamente operativo in tutti gli Stati membri. Il convegno si è concluso con un appello condiviso e una sintesi delle azioni ritenute indispensabili per preservare e rilanciare la competitività del bunkeraggio nazionale. La prima richiesta, avanzata con forza dai relatori, riguarda la sospensione o l'azzeramento dell'obbligo di utilizzo dei biocarburanti previsto dalla direttiva RED III per il settore marittimo. Una misura che, secondo Assocostieri, dovrebbe essere momentaneamente sospesa in attesa della definizione di un quadro normativo più chiaro, realistico e sostenibile, capace di garantire pari condizioni di concorrenza tra gli operatori italiani e quelli esteri. Altrettanto urgente appare la necessità di intervenire sulla complessità burocratica che grava sugli operatori del comparto, in particolare per quanto riguarda le procedure legate alla dichiarazione Iva. Una semplificazione amministrativa - è stato sottolineato - rappresenterebbe un passo decisivo per ridurre i tempi e i costi operativi, consentendo alle imprese di concentrarsi su innovazione e qualità del servizio, piuttosto che su adempimenti spesso ridondanti. Infine i relatori hanno posto l'accento sull'importanza di una cornice normativa stabile, che offra chiarezza e certezza delle regole. La continua modifica delle disposizioni e la mancanza di coordinamento tra norme europee e nazionali sta costringendo le aziende a rivedere di frequente le proprie strategie e a operare in un clima di costante incertezza, che scoraggia gli investimenti e limita la crescita del settore. Il messaggio finale lanciato da Assocostieri è inequivocabile: senza interventi rapidi e concreti, la competitività dei porti italiani rischia di indebolirsi ulteriormente, con ripercussioni non solo economiche ma anche ambientali. L'associazione chiede "decisioni tempestive, pragmatiche e

Shipping Italy

Focus

coerenti con gli obiettivi della transizione energetica, per garantire un futuro in cui il bunkeraggio italiano possa tornare a essere un punto di riferimento nel Mediterraneo, coniugando sostenibilità, efficienza e sviluppo industriale".