



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 30 ottobre 2025



Prime Pagine

30/10/2025	Corriere della Sera	8
30/10/2025	Il Fatto Quotidiano	9
30/10/2025	Il Foglio	10
30/10/2025	Il Giornale	11
30/10/2025	Il Giorno	12
30/10/2025	Il Manifesto	13
30/10/2025	Il Mattino	14
30/10/2025	Il Messaggero	15
30/10/2025	Il Resto del Carlino	16
30/10/2025	Il Secolo XIX	17
30/10/2025	Il Sole 24 Ore	18
30/10/2025	Il Tempo	19
30/10/2025	Italia Oggi	20
30/10/2025	La Nazione	21
30/10/2025	La Repubblica	22
30/10/2025	La Stampa	23
30/10/2025	MF	24

Trieste

29/10/2025	La Gazzetta Marittima	25
Il viceministro Rixi in missione per il "Corridoio" fra noi e l'India		

Venezia

29/10/2025	Ansa.it	28
Parte servizio regolare connessione Volkswagen-Cina via Venezia		
29/10/2025	Messaggero Marittimo	30
Da Venezia alla Cina: il viaggio delle Volkswagen dalle banchine venete		
29/10/2025	Ship Mag	32
Porto Marghera, operativo il servizio fra la Volkswagen di Bratislava e i porti cinesi attraverso il terminal Tencara		

Savona, Vado

29/10/2025	FerPress	34
FHP Group: eseguito il closing dell'operazione di acquisizione dell'80% del Terminal BuT di Savona		
29/10/2025	Ship Mag	35
Fhp Group, closing dell'acquisizione dell'80% della savonese BuT		
29/10/2025	Shipping Italy	36
Closing firmato per l'acquisizione di But da parte di Fhp		

Genova, Voltri

29/10/2025	Genova Today	37
Nel porto di Genova arriva il biocarburante diesel per il trasporto marittimo, novità 'green'		
29/10/2025	Genova Today	38
Ponte elicoidale, nuovi problemi: viabilità modificata e rischio caos traffico, cosa sta succedendo		

Ravenna

29/10/2025	RavennaNotizie.it	39
Mingozzi (Sapir): "Cesare Mambelli fu imprenditore e politico esemplare, impegnato nella crescita del porto di Ravenna"		
29/10/2025	RavennaNotizie.it	40
Fusignani (PRI Ravenna): "A 30anni dalla scomparsa, ricordiamo Cesare Mambelli figura luminosa nella memoria repubblicana e cooperativa"		
29/10/2025	RavennaNotizie.it	42
Legacoop Romagna: "ZLS di Ravenna può sostenere la crescita mentre il Pil rallenta e l'inflazione cresce"		

Livorno

29/10/2025	Il Nautilus	43
A Livorno, evento di disseminazione e valutazione dei risultati del progetto europeo NextTrain.Ports		

29/10/2025	La Gazzetta Marittima	44
La simbiosi non riguarda solo Nemo e l'anemone ma anche porto e industria		
30/10/2025	La Gazzetta Marittima	47
L'ammiraglio (quasi) livornese che guiderà la trasformazione della Marina militare		
29/10/2025	Messaggero Marittimo	50
A Livorno l'evento europeo NextTrain.Ports <i>Andrea Puccini</i>		
29/10/2025	Port News	52
Formazione e innovazione, un legame stretto		

Piombino, Isola d' Elba

29/10/2025	Ship Mag	53
T. Mariotti inizia a Piombino la costruzione della prima unità Mtc-Mtf per la Marina		
29/10/2025	Shipping Italy	54
T. Mariotti e Marina Militare posano la chiglia per la prima unità MTC-MTF		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

29/10/2025	Ancona Today	56
Capitale Italiana della Cultura, Luigi Conte: «Ancona città di Porto e città di Parco è una svolta storica»		
29/10/2025	Ansa.it	57
Ancona città di Porto e città di Parco, il plauso di Luigi Conte		
30/10/2025	corriereadriatico.it	58
Ancona, crociere, persi turisti e toccate: colpa delle infrastrutture. E fanno meglio di noi pure Salerno e Ravenna		
30/10/2025	corriereadriatico.it	60
Ancona, il Molo Clementino divisivo: dopo 10 anni ancora al palo. La banchina da 355 metri osteggiata dalla politica e dalla burocrazia		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/10/2025	CivOnline	62
Il direttore marittimo Cosimo Nicastro in visita nella sede locale della Capitaneria		
29/10/2025	La Provincia di Civitavecchia	63
Il direttore marittimo Cosimo Nicastro in visita nella sede locale della Capitaneria		
29/10/2025	Ship 2 Shore	64
Porti, nomina in arrivo per altri 8 Presidenti		
29/10/2025	Ship Mag	65
Civitavecchia, il Tar del Lazio annulla la gara per il navettamento dei crocieristi		
29/10/2025	Shipping Italy	66
Un interessato ad avviare una linea ro-pax Catania - Gaeta per l'agrifood		
29/10/2025	StraNotizie	68
Nuove nomine per le Autorità Portuali in Italia		

Napoli

29/10/2025	Informatore Navale	69
GUARDIA COSTIERA: AMMARAGGIO DI UN AEREO SUPERLEGGERO IN AVARIA NEL PORTO DI NAPOLI		
29/10/2025	La Gazzetta Marittima	70
Eolico offshore, grande potenzialità ma occorre pianificare gli spazi marittimi		
29/10/2025	Positano News	72
Adsp. Completato l'iter per la nomina degli 8 presidenti mancanti, anche per Napoli e Salerno manca solo la firma di Salvini		
29/10/2025	Shipping Italy	73
Ancora frustrata la pretesa di proroga della concessione di Camed a Napoli		

Salerno

29/10/2025	Il Nautilus	75
Propeller Club Port of Salerno: "Protocollo Ormeggi, valorizzare competenze e qualità"		

Bari

29/10/2025	Bari Today	76
Il porto di Bari tra cantieri e progetti: quali sono le opere che stanno trasformando il volto dello scalo		
29/10/2025	Il Nautilus	77
Prende forma il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale		
29/10/2025	Informare	78
Prende forma il Comitato di gestione dell'AdSP dell'Adriatico Meridionale		
29/10/2025	La Gazzetta Marittima	79
Authority di Bari, ufficializzati i primi nomi del comitato di gestione		
29/10/2025	Messaggero Marittimo	81
AdSp MAM, prende forma il nuovo Comitato di Gestione <i>Francesco Filiali</i>		

Taranto

29/10/2025	Shipping Italy	82
Il rigassificatore del Molo Polisettoriale di Taranto approda al Mase		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

29/10/2025	CoriglianoCalabro	84
CROTONE AVANZA TRA INDUSTRIA E TURISMO, CORIGLIANO-ROSSANO FERMA PER LE SCELTE DEL SINDACO		

29/10/2025	Informazioni Marittime	86
Lavoro, nel porto di Crotone ampliata la concessione a Metal Carpenteria		
29/10/2025	La Gazzetta Marittima	87
Si amplia la concessione di Metal Carpenteria nel porto di Crotone		
29/10/2025	Messaggero Marittimo	89
Crotone: 137 nuovi posti di lavoro con la Metal Carpenteria		<i>Giulia Sarti</i>
29/10/2025	Sea Reporter	91
Piacenza firma l'ampliamento della concessione a Metal Carpenteria		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

29/10/2025	Stretto Web	93
Messina, svolto l'incontro della FISMIC Confsal con l'autorità di sistema portuale sulla cantieristica navale della città DETTAGLI		
29/10/2025	TempoStretto	94
Turismo a Messina. Guerra tra operatori: brutale pestaggio a largo Minutoli		

Palermo, Termini Imerese

29/10/2025	Il Nautilus	95
Un finale di stagione a gonfie vele per la Liberi nel Vento		

Trapani

29/10/2025	Ansa.it	96
Mediterranea salpa per nuova missione di salvataggio migranti		

Focus

29/10/2025	Adnkronos.com	97
Italia-India, Rixi e il un working group per la cooperazione marittima e logistica nel corridoio Imec		
29/10/2025	Agenparl	99
Porti: Tenerini, "Il PD arriva in ritardo mentre loro scrivono comunicati, noi sblocciamo le nomine"		
29/10/2025	Ansa.it	100
T&E, sconti fiscali a aerei e navi oltre 7 miliardi l'anno		
29/10/2025	FerPress	101
Porti: completato l'iter per la nomina di 8 presidenti di Autorità di sistema portuale		
29/10/2025	Il Nautilus	102
T&E: Chi inquina non paga. In Italia i trasporti aereo e marittimo godono di esenzioni fiscali per oltre 7 miliardi l'anno		
29/10/2025	Il Nautilus	105
Smart Ports: Piers of the Future		

29/10/2025	Informare	107
Ok della VIII Commissione del Senato alle nomine di otto presidenti di AdSP		
29/10/2025	Informare	108
In definizione un accordo di cooperazione tra i sistemi portuali italiani e indiani		
29/10/2025	Informazioni Marittime	109
Authority portuali, completato l'iter al Senato per la nomina di otto presidenti		
29/10/2025	Sea Reporter	110
Chi inquina non paga: in Italia i trasporti aereo e marittimo godono di esenzioni fiscali per oltre 7 miliardi l'anno		
30/10/2025	Sea Reporter	113
Rixi: Intesa su working group Italia-India		
29/10/2025	Transport Online	114
Senato, via libera alle nomine di otto presidenti delle Autorità Portuali		
29/10/2025	Transport Online	115
Porti e logistica: Italia e India avviano collaborazione strategica		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



E la Juve riparte
Roma in testa con il Napoli
L'Inter raggiunge il Milan
di Bocci, Condò, Nerozzi, Stoppini
e Tomaselli alle pagine 40, 41 e 43



Aveva 80 anni
Addio a Senese
il sax di Napoli
di Carmine Aymone
e Marco Demarco a pagina 37



VALLEVERDE

Trump, il mercato

LA CINA E L'EUROPA SPIAZZATA

di Federico Fubini

Da secoli i leader americani sono per lo più avvocati convertiti alla politica e anche gli europei vengono quasi tutti da studi di diritto, economia e altre scienze sociali. I cinesi, no. I curriculum dei membri del comitato permanente del partito mostrano che gli uomini selezionati per i vertici della Repubblica popolare sono ingegneri, in gran parte. Xi Jinping stesso, un politico puro, ha fatto studi di ingegneria chimica. L'osservazione è dell'analista Dan Wang dell'Università di Stanford e forse mai questa differenza ha contato tanto nelle relazioni internazionali come in questi giorni. Oggi a Busan, in Corea del Sud, Xi ha incontrato Donald Trump quando in Europa era ancora notte. Dormivamo, ma parlavano di noi forse senza neanche bisogno di nominarci. E quasi scontato che i negozianti e i leader di Cina e Stati Uniti escano dal colloquio di questi giorni annunciando rapporti meno tesi. Più che una pace, sarà una tregua commerciale. La Casa Bianca allenterà i vincoli alla vendita di alcuni semiconduttori e si tiene pronta a rinviare, o correggere, alcuni dazi contro la Repubblica popolare; Pechino per qualche tempo frenerà le sue ritorsioni e acquisterà più sole dal Mid-West degli Stati Uniti. Ma la posta in gioco per noi europei rimane altissima. I dettagli di ciò che i cinesi in particolare stanno facendo segnalano che hanno colto l'occasione delle tensioni con Trump per lanciare una precisa messa in guardia anche nei nostri confronti.

continua a pagina 26

Si bloccano i 13,5 miliardi per i lavori sullo Stretto. Premier contro i giudici, dura replica delle opposizioni

Stop al Ponte, ira del governo

La Corte dei conti boccia la delibera sull'opera. Salvini: «Andiamo avanti»

Brasile Guerriglia con i droni. Lula: non informati

Blitz contro i narcos a Rio: oltre 130 vittime nelle favelas



di Sara Gandolfi a pagina 11

CENTO MORTI NEI RAID

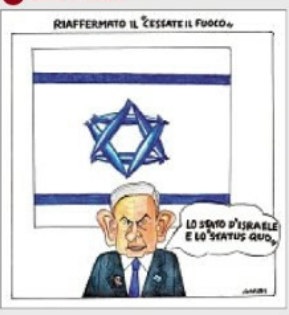
Gaza, il ritorno della tregua dopo le bombe

di Davide Frattini e Federico Rampini

Torna il cessate il fuoco a Gaza dopo gli attacchi dell'altro giorno e i nuovi raid che hanno provocato più di cento morti. «La tregua non è a rischio» garantisce il presidente Trump. Polemica per il rapporto di Francesca Albanese che accusa l'Italia: «È complice del genocidio».

alle pagine 8 e 9 Privitera

GIANNELLI



di Ilaria Sacchettini

La Corte dei conti boccia il ponte sullo Stretto. Di ieri sera il no al visto. Di fatto è stata bocciata la delibera Cipess che impegna 13,5 miliardi di euro per la realizzazione dell'opera. Le motivazioni si conosceranno nei prossimi giorni, ma i giudici contabili hanno evidenziato anomalie per cui Palazzo Chigi, ministero delle Infrastrutture e Mef non avrebbero dato soluzioni convincenti. Bonelli: grande vittoria. Meloni: ennesima invasione dei giudici.

alle pagine 2 e 3 Iorio

PARLA IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE

Il leader leghista attacca: «È un danno per il Paese»

di Marco Cremonesi

Avanti in ogni caso. Secca la reazione di Salvini: «Questa decisione è un grave danno per il Paese e appare una scelta politica più che un sereno giudizio tecnico».

a pagina 3

Riforma Mantovano: l'Anm impari dalla Cgil. Oggi il voto

«Giustizia, così i magistrati si sostituiscono alla politica»

di Marco Galluzzo

«Con la riforma della giustizia il merito prevale sulle corporazioni: parla il sottosegretario Mantovano. E invita l'Associazione nazionale magistrati a imparare dalla Cgil a non abbandonare i tavoli. Oggi la riforma va al voto. Il ministro Nordio attacca la sinistra.

alle pagine 5 e 6 Arachi, Caccia, Piccolillo

IL CASO DELLA MULTA A REPORT

Garante, Arianna Meloni: clima da caccia alle streghe

di Paola Di Caro

L'ira di Arianna Meloni per il caso del Garante su Ranucci. La responsabile della segreteria politica di FdI non ci sta ad essere considerata colei che avrebbe dato il «la» alla punizione del giornalista.

a pagina 17

CONFINDUSTRIA, IL PRESIDENTE

Dazi, crescita: è finito il tempo della cautela

di Emanuele Orsini

«Caro direttore, il tempo della cautela è finito. L'Europa si trova davanti a una sfida esistenziale: mentre Stati Uniti e Cina proteggono le proprie industrie e investono con decisione nelle nuove tecnologie, noi restiamo prigionieri di regole, vincoli e ideologie che rischiano di soffocare crescita e lavoro.

continua a pagina 26

octopusenergy

Energia pulita a prezzi accessibili e un servizio clienti superlativo

octopusenergy.it

IL CAFFÈ
di Massimo Gramellini

Roberto Burioni si accinge a compiere uno spericolato esperimento scientifico su sé stesso: la fuga dai social. Può un organismo vivente che da dieci anni è abituato a cibarsi di visualizzazioni e di like sopravvivere senza la sua razione quotidiana di doping digitale? Senza le pernacchie e però anche senza le gratificazioni dell'ego, che delle pernacchie rappresentano l'inesorabile contrappunto?

I social non sono solo un monumento all'incomunicabilità umana, ma anche un'opportunità formidabile. Di conoscere e soprattutto di farsi conoscere. Burioni non sarebbe diventato Burioni se non lo avesse usato per invase a sua volta contro qualcuno: i «somari» che negano l'autorità della scienza. Adesso dice che si è stan-

Via dalla pazza folla

cato di essere utilizzato come punching ball e sputacchiera. Come non capirlo. È come non seguire con curiosità interessata la sua decisione di trasferire la divulgazione scientifica dalle piattaforme gratuite a quelle a pagamento. La via d'uscita potrebbe essere proprio questa: spostarsi dalla piazza del mercato a luoghi più simili a un teatro, dove per poter fischiare il tenore bisogna almeno aver pagato il biglietto. Però in piazza passa molta più gente, e sta proprio qui il cuore dell'esperimento burioniano: in un sistema dove le teste non si pesano, ma si contano (e quindi anche quelle vuote fanno numero), il virologo-cavia riuscirà a farsi bastare i complimenti di nicchia o dopo un po' avrà nostalgia degli insulti di massa?

IL NUOVO LIBRO DI

BRUNO VESPA

FINI MONDO

Come Hitler e Mussolini cambiano la Storia. E come Trump la sta riscrivendo.

MONDADORI



Albanese presenta all'Onu il secondo rapporto sulla Palestina. Per 'Tel Aviv' è "una strega", per Roma deve lasciare. E lei: "Se fossi strega, avrei impedito il genocidio"



Giovedì 30 ottobre 2025 - Anno 17 - n° 299
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

E MELONI ATTACCA "Ennesima invasione"

Corte dei Conti: no al Ponte sullo Stretto

La decisione dei magistrati contabili: niente visto di legittimità e di conseguenza registrazione della delibera Cipess che di fatto dà il via libera alla maxi-opera. La premessa: "La nostra riforma è la risposta a questa invadenza"

DI FOGGIA A PAG. 5



VIGILANZA RAI RIANIMATA

Speedy-Garante ma solo contro il Fatto e Report



MACKINSON E ROSELLI A PAG. 4

PER LA "DIFESA" DELL'UE

Parigi è senza soldi e il drone europeo salta



DRAGONI A PAG. 7

Le interferenze buone

Marco Travaglio

La democrazia 2.0 avanza così spedita che non si riesce a starle dietro. Sugli house organ dei famosi "valori occidentali" sono in corso i baccanali per il trionfo di quella motosega di Javier Milei in Argentina. E a sinistra ci si interroga pensosi su come sia possibile che un Paese fallito e rifallito preferisca uno che fa danni da 2 anni ai peronisti che ne fanno da 80. Manca solo il frescone di turno a spiegarci che "si vince al centro", ma prima o poi arriva. Mentre sono tutti impegnati in polemiche da ballatoio sul tasso di liberismo, riformismo e sovranismo di un presidente salvato da uno Stato estero con fondi pubblici, nessuno si occupa della probabile concausa del successo di Milei: il fattore Usa. Un mese fa Milei perde le Amministrative e pare spacciato. Ma Trump gli allunga un assegno di 20 miliardi, lo riceve alla Casa Bianca e ne promette altri 40, ma a una condizione: che le Legislative di medio termine le vinca largamente Milei. Gli argentini imparano la lezione e votano bene.

Provate a immaginare se a comprare i loro voti con una rata prima delle urne e una dopo (come le due scarpe di Achille Lauro) non fosse stato Trump, ma Putin. I nostri atlantisti strillerebbero al voto truccato, agli hacker russi, al complotto putiniano, alla guerra ibrida. Avvisterebbero droni *prêt-à-porter* dalle parti di Buenos Aires. E chiederebbero ai governi occidentali di non riconoscere le elezioni per farle annullare. Cosa che alle Von der Leyen e alle Kallas non c'è bisogno di chiederla: procedono di default ogni volta che vince il candidato sbagliato. Come in Ucraina nel 2004 e nel 2014, poi in Georgia, Romania (lì, non contenti di annullare le elezioni vinte da Georgescu, hanno pure arrestato il vincitore), in Cechia e Slovacchia. Voi direte: ma da noi non si usa promettere soldi a un Paese in difficoltà se vince Tizio o Caio. Magari: è appena accaduto in Moldova. Un mese fa l'Ue teme che la coalizione della presidente filo-Ue Maia Sandu perda le elezioni per le solite interferenze di Putin. Per non interferire, Macron, Merz, Tuske e Zelensky si uniscono alla Sandu per ammonire i moldavi a votare come dice lei perché "un governo amico di Mosca sarebbe un trampolino di lancio per attacchi ibridi contro l'Ue". E, sempre per non interferire, la commissaria Ue Marta Kos intima ai moldavi di "scegliere fra democrazia e regime": se voteranno male, perderanno gli "investimenti dell'Ue" che "sta dando un sostegno senza precedenti alla democrazia". Intanto la "democrazia" moldava mette fuorilegge due partiti di opposizione perché "filorussi" (cosa piuttosto strana in un Paese pieno di russi della Transnistria). Alla fine, sorprende: rinviene i giudei, i fondi Ue continuano ad arrivare, la democrazia è salva.

"ADDIO INDIPENDENZA" IL RELATORE SPECIALE: "GIUSTIZIA PIÙ DEBOLE"

Anche l'Onu boccia la riforma anti-toghe



OGGI È L'ULTIMO VOTO

4ª LETTURA PER LA LEGGE CHE STRAVOLGE LA CARTA. A MARZO IL REFERENDUM

FROSINA A PAG. 2 - 3

L'EX PM: "FDI E SINISTRA MI VOGLIONO IN MOLISE"
Di Pietro: "Voterò Sì contro le correnti, ma non mi farò arruolare dal governo"

BARRACETTO A PAG. 3

VOGLIONO IL VOTO LONTANO DALLE POLITICHE
Oggi i forzisti in piazza: festa con Nordio
Firme accelerate per anticipare le urne

MARRA A PAG. 2 - 3

» I TAGLI NELLA MANOVRA

Terrore a Palazzo: meno viaggi gratis per i sottosegretari

Giacomo Salvini

Non ci sono solo i tagli lineari per 8 miliardi a preoccupare i ministri. In queste ore nelle stanze di governo e tra Camera e Senato si sta scatenando il panico per un'altra misura.

A PAG. 5

LE NOSTRE FIRME

- Ranieri Giornaloni anti-opposizione a pag. 11
- Truzzi Perché Mamdani ti spaventa a pag. 11
- Mini Joe sempre più Rimbambiden a pag. 11
- Palombi Ecco quanto ci costa Kiev a pag. 13
- Luttazzi L'IA a supporto di Israele a pag. 10
- Mannucci Senese, un nero a metà a pag. 18

IL REPORTAGE A FUMETTI

Halloween all'inglese: una notte nella casa infestata dai fantasmi



NATANGELO A PAG. 16 - 17

LA "GUERRA" DI RIO DE JANEIRO

Droga, cripto e controllo carceri: i narcos del PCC e del Comando Vermelho

GRATTERI E NICASO A PAG. 8 - 9

La coltiviera

Scenari di guerra: agli eserciti gli F15, gli F16 e gli F35; ai cittadini gli F24

LA PALESTRA/EMILIO TROTTA



GUERRA AI NARCOS: SANGUE A RIO
FILE DI CADAVERI, MA IL BOSS FUGGE

Manzo a pagina 14

«ALL'IA MANCA
SOLTANTO L'ERRORE
PER ESSERE DAVVERO
RIVOLUZIONARIA»

Macioce a pagina 24



LA JUVENTUS TORNA A VINCERE
LA ROMA IN VETTA CON IL NAPOLI

servizi alle pagine 29 e 30



la stanza di
Vittorio Feltri
alle pagine 18-19
Toh, Prodi
ha ragione



il Giornale

50
il Giornale



VALLEVERDE

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4271 | Giornale del centro-sinistra

GIOVEDÌ 30 OTTOBRE 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 257 - 1,50 euro**

L'ECONOMIA CHE VA

La conferma Istat: i salari crescono più dell'inflazione

I dati diffusi ieri dall'Istat sulle retribuzioni contrattuali confermano ciò che i numeri, più delle ideologie, raccontano da mesi: i salari in Italia stanno crescendo e lo fanno in modo più solido dell'inflazione.

De Francesco a pagina 9

Editoriale

NONOSTANTE LANDINI

di Osvaldo De Paolini

C'è un paradosso che solo in Italia poteva diventare regola: quando i salari finalmente risalgono, c'è sempre qualcuno che trova il modo di protestare. E, come da copione, il protagonista non poteva che essere Maurizio Landini, il Che Guevara da scrivania che ogni settimana scopre una nuova causa per dire no. Gaza, Ucraina, armi, pace, clima: tutto va bene per alzare la voce in piazza. Peccato che l'Istat, più severo di mille comizi, questa volta lo abbia messo all'angolo: in Italia le retribuzioni, sebbene ancora sotto i livelli medi europei, crescono più dell'inflazione. Sì, i salari reali sono tornati a salire. Merito di qualche rinnovo contrattuale, dei tagli al cuneo e di una stagione economica che, dopo anni di stallo, si muove. Ma per Landini, evidentemente, la realtà è un fastidioso ideologico. Così, mentre Cisl e Uil firmano i primi rinnovi e portano a casa aumenti veri, la Cgil resta fuori dalla porta a sventolare bandiere. I lavoratori aspettano, ma Landini ha la coscienza rivoluzionaria a posto. E dire che il governo ha messo 20 miliardi sul tavolo per i rinnovi pubblici. Ma per Landini il problema non è mai il salario, è la narrativa. Firmare un accordo significherebbe ammettere che con il governo Meloni qualcosa funziona. E questo, per la sinistra sindacale, è più intollerabile del caro vita. Così si arriva all'assurdo: i contratti restano bloccati, 5,6 milioni di lavoratori aspettano da quasi 28 mesi, ma la colpa - secondo il verbo landiniano - è del governo. In realtà, il cerino è tutto suo. Potremmo sbagliarci, ma di questo passo la Cgil rischia di restare sola, trasformata da sindacato dei lavoratori in strumento di agit-prop, dove la protesta vale più del risultato. La Teoria dei Giochi lo chiamerebbe «suicidio strategico». Pur di non concedere un punto politico alla premier, Landini sacrifica i suoi stessi iscritti. Di fatto, a furia di dire no, è riuscito nell'impresa di dichiarare sciopero contro i propri iscritti. C'è chi difende i salari e chi difende la narrazione. Landini ha scelto la seconda. Il guaio è che la narrazione non si spende dal panettiere. Gli iscritti alla Cgil lo scopriranno presto: la coerenza ideologica, in banca, non dà interessi.

**SOLO AL SABATO IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO CON 'MONETA' € 1,50 - (+ CONSUETE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZA)

ENNESIMO BOICOTTAGGIO

I giudici sabotano il Ponte

La Corte dei Conti non dà il visto di legittimità. Meloni: «Ingerenza intollerabile». Salvini: «Scelta politica, danno al Paese». Si va avanti

Ma oggi la riforma della Giustizia taglia il traguardo

Arriva un altro stop «tecnico» alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. La Corte dei conti ha respinto il visto di legittimità sulla delibera Cipess n. 41/2025 relativa al progetto definitivo del collegamento stabile tra Sicilia e Calabria. L'opposizione arriva a chiedere le dimissioni di Salvini. Il ministro dell'Interno commenta: «È un grave danno e una scelta politica. Andiamo avanti». C'è poi la reazione di Giorgia Meloni, capo del governo: «È l'ennesimo atto giudiziario che segna una invasione nelle scelte politiche dell'esecutivo e sulla volontà sovrana del Parlamento».

alle pagine 2 e 7 con un commento di Minzolini a pagina 2

OGGI IL VERTICE A SEUL

Summit Trump-Xi: quando a contare è il fattore umano

di Edward N. Luttwak

Donald Trump è un tipo creativo con una spiccata tendenza a personalizzare le sue invenzioni, come nel caso della torre che porta il suo nome, ma non ha (...)
segue a pagina 13



ITALIA E ISRAELE ALL'ONU

«Il documento della Albanese è parziale e non credibile»

di Gian Micalessin

Il «report» di Francesca Albanese, «è del tutto privo di credibilità e imparzialità». Lo dice l'ambasciatore italiano all'Onu Maurizio Massari.
a pagina 10

IL NUOVO LIBRO DI VESPA

Guerini: «Il Pd è tutto a sinistra Ma così trascura il ceto medio»

di Bruno Vespa

Lorenzo Guerini usa le sfumature della vecchia scuola democristiana per esprimere il disagio crescente dell'ala riformista del Partito democratico.
a pagina 11

GIÙ LA MASCHERA

GREEN BILL

di Luigi Mascheroni

Un nostro amico informatico, al quale ovviamente rifiutiamo di credere, ci ripete sempre che Bill Gates è un fenomeno assoluto. All'inizio della carriera, prima creava i virus per i sistemi operativi; e poi si vendeva gli antivirus. Questo non vuol dire però che abbia pensato di fare la stessa cosa coi vaccini, naturalmente. Comunque, Bill Gates ha compiuto 70 anni - a proposito «Auguri!» - ed è il più splendido e invidiato tra i ragazzi che sono «partiti dal garage di casa» e poi hanno conquistato il mondo (tutti i miliardi partono sempre dal garage di casa, poi se hai una madre che siede nel Consiglio di



amministrazione di United Way, amica del presidente della IBM, per carità male non fa, ma l'importante è partire da un garage). E beh, insomma, Bill Gates, celebrato dai giornali come l'imprenditore che ci ha cambiato la vita e il grande filantropo - e confessiamo che noi non abbiamo mai capito la differenza fra filantropi e oligarchi, se non che i secondi, cattivi, vivono in Russia e i primi, buoni, in America - per il suo compleanno si è regalato una confessione pubblica. E dopo anni passati a inquinare le coscienze sull'apocalisse climatica, e dopo miliardi buttati ed economie disintegrate, ha detto che non bisogna estremizzare, che l'allarmismo sul climate change è eccessivo e che l'umanità non si estinguerà, anzi progredirà sempre più ricca e felice.

Ma noi non lo ascoltavamo prima; tantomeno adesso. Probabilmente Mr. Gates sta solo diversificando gli investimenti. Dal green a qualche altra nuova cretina filantropica.

TOGHE E SINISTRA

I nemici del governo e i nemici del Paese

di Alessandro Sallusti

Sarà anche una coincidenza, ma nel giorno in cui si approva la riforma della giustizia, la giustizia blocca, con motivazioni capziose, uno dei provvedimenti simbolo di questo governo. I magistrati della Corte dei Conti a sorpresa non hanno dato l'ultimo via libera alla partenza dei lavori per la costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, grande opera per la quale era tutto pronto: investimenti per oltre dieci miliardi, migliaia di lavoratori che si erano già prenotati certi di portare a casa ottimi salari per diversi anni. Solo uno stupido può sostenere che non si tratti dell'ennesima politica per mettere il bastone tra le ruote a un centrodestra che si ostina a provare a togliere il Paese dalle secche dopo oltre un decennio di governi pasticciati e inconcludenti. Chi oggi a sinistra festeggia per la decisione è un anti italiano, è uno che spera di lenire le sue frustrazioni a danno di tutti gli italiani. La domanda è financo banale: se un governo non può decidere le politiche di sviluppo (vedi il Ponte), non quelle che riguardano la sicurezza (tipo i centri di accoglienza in Albania), non quelli che riguardano il sistema giudiziario (la rivolta in corso contro la riforma), che ce lo (...)

segue a pagina 7

IL GIORNO

Speciale

Risparmio

GIOVEDÌ 30 ottobre 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

SERIE A A San Siro finisce 3-0, ripreso il Milan. Martinez si allena

L'Inter travolge i viola E la vetta è più vicina

Maggi e Todisco nel Qs



Ponte sullo Stretto bocciato Scontro governo-Corte dei conti

Negata la legittimità della delibera da 13,5 miliardi. L'ad della società costruttrice: sorprendente
Meloni durissima: un atto di invasione delle toghe. Tajani: non è ammissibile. Il Pd: stop al progetto

Troise
alle p. 4 e 5

Maggioranza compatta

Riforma giustizia, oggi il via libera Gasparri: pronti al referendum

C. Rossi a pagina 6

Il ritorno delle guerre

Da Hitler e Mussolini all'era Trump Storie dal finimondo

Bruno Vespa a pagina 12

L'ambasciatore: non è credibile

Albanese all'Onu attacca l'Italia L'ira di Roma

Mantiglion e Ottaviani alle p. 10 e 11



L'autobus
finito fuori
strada dopo lo
scontro con il
Suv a Oderzo,
nel Trevigiano

Suv contro il bus degli studenti Guidava 85enne senza patente

Tragedia sfiorata ad Oderzo, nel
Trevigiano. Ieri mattina, alle 7,45, un
autobus con una cinquantina di studenti
a bordo è stato investito da un Suv che
ha invaso la corsia opposta, si ipotizza
per un malore dell'uomo alla guida: un

85enne, con patente sospesa che,
nell'incidente, ha perso la vita. L'autista
dell'autobus, finito fuori strada, è riuscito
ad aprire la botola sul tetto e a far uscire i
ragazzi. Una ventata è finita all'ospedale.

D'Amato a pagina 14

DALLE CITTÀ

MILANO Il nodo extracosti e l'incognita meteo



Cento giorni alle Olimpiadi Sprint finale e boom biglietti

Anastasio a pagina 16

PAVIA L'ombra di Garlasco, la famiglia: fu omicidio

Ucciso da un agente nel 2016 «Riaprite il caso di Soufiane»

Foletti a pagina 15

SAN GENESIO ED UNITI Sanzione in denaro

Corruzione elettorale: condannati sindaco e figlia

Marziani nelle Cronache

RIPALTA CREMASCA La sfida di Filippo Ruffoni

«Voglio tentare la conquista del Cervino dell'Himalaya»



Ruggeri nelle Cronache



Brasile, blitz nelle favelas

Rio, raid anti narcos I morti sono 138

Jannello a pagina 13

La nostra inchiesta

Non solo femminicidi Stupri, stalking e maltrattamenti: ci sono 500mila abusi all'anno

Prosperetti e Ponchia alle p. 2 e 3



Il musicista aveva 80 anni

Addio a Senese, il sax di Napoli

Spinelli a pagina 26

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

BUSTINE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

FLAONCINI

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

A. MENARINI



Oggi l'ExtraTerrestre

AEREI Aniché tagliare le tratte brevi, l'Enac mette in pista 200 milioni per riattivare una ventina di scali locali per aerotaxi a utenti «altospendenti»



Culture

MIMMO JODICE L'addio, a 91 anni, al grande innovatore, metafisico e classico, della fotografia italiana
Manuela De Leonardis pagina 13



Visioni

AL CINEMA «The Mastermind», il colpo d'arte di un outsider nel nuovo film di Kelly Reichardt
Giulia D'Agnolo Valfan pagina 15

122 IN LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

GIOVEDÌ 30 OTTOBRE 2025 - ANNO LV - N° 257

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

Giustizia e potere
Il controllo
non è
garanzia

ANDREA FABOZZI

Dal primo voto all'ultimo, nel giro di appena nove mesi, la destra al governo porta a conclusione un progetto di riforma costituzionale che abitualmente richiede tempi assai più lunghi e che lei stessa ha inseguito - nella sostanza - per oltre trent'anni. Ci riesce adesso senza ostacoli e senza dover spostare una sola virgola nella sua proposta originaria, il che la dice lunga sul presunto potere di interdizione parlamentare (e spiega anche perché del famoso premierato che aumenterebbe ancora i poteri del governo non c'è più urgenza). Il ministro presunto vincitore, Nordio, con l'abitudine grazie trova comunque il modo di infierire sulle «litane petulanti» dell'opposizione. È probabilmente di peggio potremmo vedere oggi, avendo la maggioranza deciso di celebrare l'ultimo sì alla separazione delle carriere dei magistrati con un spettacolo di piazza. Magari piovono.

— segue a pagina 2 —

Giorgia Meloni in aula al Senato foto Stefano Costantino/Ansa



Carriere separate tra giudici e pm. Arriva oggi l'ultimo sì del parlamento alla riforma costituzionale, blindata. Ora il referendum che la destra immagina come un plebiscito. Con un obbiettivo chiaro: portare la pubblica accusa nell'orbita del governo
pagine 2 e 3

BRASILE, «OPERAZIONE ANTI-NARCOS». IL GOVERNATORE BOLSONARISTA DI RIO SCATENA UNA GUERRA

Inferno favelas, 136 morti in una notte



■ È stato un risveglio tragico, quello di ieri nel Complexo da Penha: 40 corpi di persone assassinate giacevano sull'asfalto, coperti da teli, di fronte agli occhi stralunati di una comunità in stato di shock. Nella sanguinosa storia delle operazioni di polizia brasiliana

nelle favelas di Rio de Janeiro, quella condotta martedì nella zona nord della città, tra Penha e Alemão, è stata la più violenta che si ricordi. Il governatore bolsonarista Claudio Castro scatena gli agenti in due favelas della metropoli: è la «Operação Contenção», lanciata contro la

storica e potente gang Comandante Vermelho. Dopo il ritrovamento, ieri mattina, di decine di corpi in un'area della Serra da Misericórdia, il numero dei morti è salito a 136, tra cui quattro poliziotti. Ma il bilancio potrebbe crescere ulteriormente. **FANTIA PAGINA 10**

ORRORE NELLA CIDADE MARAVILHOSA
Vittime e killer sono vicini di casa

■ «Non c'è frittata senza rompere le uova», diceva Bolsonaro. E lo ripeté il governatore bolsonarista di «Hell de Janeiro». Sono neri il 90% dei morti, come lo

sono il 70% degli agenti della truculenta polizia carioca. Vivono nella stessa favela. E il favelado in fondo non merita davvero di vivere. **BUROCCO A PAGINA 10**



Carcere
Seimila prove
che la disumanità
abita in cella

PATRIZIO GONNELLA

Per ben 5.837 volte nel 2024 c'è stato un giudice di sorveglianza che ha affermato che un detenuto era costretto a vivere in condizioni disumane e degradanti. Per ben 5.837 volte la giustizia italiana ha riconosciuto l'illegalità del sistema penitenziario.
— segue a pagina 4 —

GRANDI OPERE
La Corte dei conti boccia
il ponte. L'ira del governo



■ La Corte dei conti ha bocciato la delibera del Cipess, che nello scorso agosto aveva dato l'ok al progetto del ponte sullo Stretto da 13,5 miliardi di euro. Ma la presidente del consiglio Giorgia Meloni, «è l'ennesimo atto di invasione della giurisdizione sulle scelte del governo e del parlamento». **IMPERITURA A PAGINA 5**

RITORNO A BOMBA
109 uccisi a Gaza
durante la «tregua»



■ Nuseirat, nel centro della Striscia, è stata una delle zone più colpite. La strage peggiore è quella della famiglia Abu Dalal: l'abitazione, che ospitava almeno 40 persone, è stata completamente distrutta. Durante la «tregua», a Gaza uccise 109 persone. Trump: «Ho saputo che è stato ucciso un soldato israeliano. Hanno fatto bene». **RIVA A PAGINA 7**

Musica in lutto
James Senese,
tradire
la tradizione

DANIELE SEPE

Sono stato travolto dalla musica di James per la prima volta a quindici anni. Galleria Umberto I di Napoli, Napoli Centrale suona per due ore, e per la prima volta ascolto la musica che piace a me cantata in napoletano. Mi si apre un mondo.
— a pagina 14 —



Prima Italiana Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/CPIRM/23/2103
9 77 0025 2 15 0030



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 289
ITALIA
SPEDIENTE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 30 Ottobre 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A GENOVA E PRODIGIA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EURO L'ES

1945-2025 / ADDIO A JAMES SENESE, GIGANTE DEL SAX E «NERO A METÀ» CON PINO DANIELE

ESONA MO'

**James e Mimmo
il doppio saluto
SE PERDIAMO
RESPIRO E LUCE**

di Federico Vacalebre

Prima si è spenta la luce di Mimmo Jodice. Poi se n'è andato il respiro di James Senese. Nell'anno orribile della dipartita del maestro Roberto De Simone. Perplesso e attonito la cultura napoletana, e quindi italiana, al nunzio sta. Il bianconero di Jodice e il sax di Senese ci hanno mostrato cosa c'era oltre le ombre, nelle ombre della nostra città. Oggi li saluteremo entrambi.

Continua a pag. 2



**LA LEGGENDA
DEL SUPERGRUPPO**

Tullio De Piscopo
Tony Esposito

A desso siamo rimasti solo noi due, e la solitudine è un cane che azzanna la gola, come il dolore. (...) A pag. 4

**NOI DUE, FRATELLI
NEL SOUL E NEL SAX**

Enzo Avitabile

Se n'è gghiuto anche James. Ci siamo salutati qualche giorno prima che la malattia lo colpisse in modo così violento (...). A pag. 4

**L'addio al fotografo
«Con Jodice
è cambiata
l'immagine
della città»**



«Napoli è impregnata di Mimmo Jodice. Tanto la città che la sua immagine. Sono 24 ore che viviamo una strana sensazione, una sorta di solitudine singolare». I fotografi italiani ricordano così il genio napoletano scomparso martedì all'età di 91 anni.

Giovanni Fiorentino a pag. 5

Giovanni Chianelli,
Ugo Cundari
e Federico Vacalebre
da pag. 2 a 5

**Oggi l'incontro
Trump-Xi
PERCHÉ
L'UNO
HA BISOGNO
DELL'ALTRO**

di Giuliano Noci

Oggi, il Pacifico diventa un'arena. Non ci sono baricche di legno ma gigantesche navi da guerra commerciale: Trump e Xi Jinping salgono a bordo dei loro rispettivi vasceli, pronti a sfidarsi tra correnti di dazi, maree di tariffe e venti imprevedibili di alleanze regionali. È il vertice di Busan, ma sembra più una regata estrema in cui ogni manovra conta e un errore può ribaltare l'intero equilibrio. Il mondo intero osserva: chi saprà domani governare le onde senza perdere il timone? Ogni mossa degli Stati Uniti è un colpo di timone deciso, ogni risposta della Cina un vento contrario calibrato con precisione millimetrica. Tariffe su prodotti strategici, accordi con Paesi terzi, controlli sulle esportazioni di terre rare: tutto diventa vela spiegata o ancorata, a seconda di chi controlla il flusso del commercio e l'energia dei mercati globali. Nessuno può permettersi di farsi trascinare dagli scopi, perché l'onda successiva è sempre più alta. Ogni decisione è un calcolo tattico: un errore potrebbe far naufragare non solo la nave di Trump o Xi, ma anche l'economia globale che segue quella rotta. Trump ha cercato di navigare con la certezza del comandante esperto: «Compriamo più di quanto vendiamo, quindi abbiamo il vento a favore». La realtà, però, è più complessa. La Cina detiene il controllo di materie prime essenziali — dalle terre rare necessarie a chip e batterie fino a componenti chiave dei farmaci più utilizzati negli Stati Uniti.

Continua a pag. 39

L'export va nonostante i dazi

► Il Mezzogiorno traina la crescita nei Paesi extra Ue, compresi gli Stati Uniti

Nando Santonastaso a pag. 7

Separazione delle carriere, oggi il varo della riforma

**Corte dei Conti: no al Ponte sullo Stretto
Meloni: ennesima invasione dei giudici**

La Corte dei Conti blocca la delibera da 13,5 miliardi di euro per il Ponte sullo Stretto, negando il visto di legittimità al progetto approvato dal Cipes ad agosto. Le motivazioni arriveranno entro

30 giorni. Meloni parla di «intollerabile invadenza» e rilancia le riforme di giustizia e Corte dei Conti. Salvini: «Andiamo avanti, non mi fermerò».

Valentina Pigliautile a pag. 11



La Roma aggancia il Napoli: duello in vetta alla classifica



**ANGUISSA & MCTOMINAY
I CENTRO-BOMBER**

Bruno Majorano a pag. 17

**Conte-Spalletti
cuore e business**

di Francesco De Luca a pag. 38

**I valori restano a -9% rispetto al 2021
Segnali di ripresa sugli stipendi:
da gennaio a oggi i salari reali
in crescita del 2,6% sul 2024**

Francesco Bisozzi
a pag. 6

**Verso le Regionali in Campania
ABBRACCIO FICO-DE LUCA
«UNITI PER LA VITTORIA»**

Adolfo Pappalardo e Luigi Roano in Cronaca

**CIRIELLI ATTACCA IL RIVALE
«LISTE PIENE DI INDAGATI»**

L'invito a Catvano Dario De Martino in Cronaca

**Scenari incerti
RIPORTIAMO
LE RISERVE AUREE
IN EUROPA**

di Romano Prodi

Circa quarant'anni fa, nel corso di una conferenza internazionale sull'oro, mi permisi di esprimere alcune riserve sull'eccessivo ruolo del metallo giallo nell'economia mondiale.

Continua a pag. 39

**Il libro di Vespa
LA VISIONE
ATLANTICA
E IL «FINIMONDO»**

di Bruno Vespa

Finimondo è il titolo giusto per un libro che racconta cose mai viste. In Hitler e Mussolini avevamo lasciato i due dittatori nell'idillio del 1937. Il Führer già molto temuto in Europa, il Duce rispettato (...).

A pag. 14



Il Messaggero



€ 1,40* ARNO 147 - N° 289
ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2003 con L.4620/04 art.1 c.1 DGR RM

NAZIONALE



Giovedì 30 Ottobre 2025 • S. Germano

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [MESSAGGERO.IT](https://www.messaggero.it)

Ritratti Romani

Il mago delle foto che non ha bisogno di filtri

Vanzina a pag. 23



1945-2025

Addio a James Senese cuore soul di Napoli (e di Pino Daniele)

Marzi a pag. 27



Autobiografia in uscita

Bullizzato e alcolista Hopkins si racconta senza fare sconti

De Palo a pag. 26



Scenari incerti

**LE RISERVE AUREE
E IL DEPOSITO IN PATRIA**

Romano Prodi

Circa quarant'anni fa, nel corso di una conferenza internazionale sull'oro, mi permisi di esprimere alcune riserve sull'eccessivo ruolo del metallo giallo nell'economia mondiale, soprattutto dopo che Nixon aveva soppresso la garanzia della sua convertibilità ufficiale fino ad allora fissata a 35\$/oncia. Con eccessivo buon senso e con altrettanta ingenuità, ricordavo allora che il suo ruolo era forzatamente limitato dall'impossibilità di produrre profitto e dal non essere uno strumento valido per lo sviluppo dell'economia. Naturalmente è passato tanto tempo che non ricordo più quali argomenti io abbia aggiunto per metterne in dubbio l'importanza. Ho però bene in mente che, al termine del mio discorso, un gentile anziano signore mi avvicinò e, con un sorriso, mi disse che, dalle mie parole, si capiva che la guerra non mi aveva mai costretto a scappare in Svizzera con dieci monete d'oro nelle scarpe. A parte la difficoltà di comprendere come quel distinto signore abbia potuto varcare la frontiera con dieci monete nelle scarpe, ho da allora sempre legato il ruolo dell'oro (...)

Continua a pag. 29

L'incontro

Trump da Xi porta in "dono" il superchip

Alle pag. 6 e 7

Quasi 5 milioni



Meno furti in casa Ma aumentano gli italiani armati

Valentina Errante

Calano i furti e le rapine nei primi sei mesi del 2025. Quasi 5 milioni di cittadini possiedono un'arma da fuoco.

A pag. 17

Stipendi, segnali di ripresa

► L'Istat: salari reali -9% rispetto al 2021 ma da gennaio su del 2,6%. Pesa l'inflazione
► L'export torna a crescere nonostante i dazi: +34,4% verso gli Usa, bene tutti i Paesi extra Ue

ROMA Nei nove mesi i salari reali salgono del 2,6% ma restano a -9% sul 2021. Contratto per colf e badanti: aumenti medi da 100 euro al mese. Bassi e Pacifico alle pag. 2 e 3

Mattarella: Euro e Bce simbolo tangibile

**Usa, la Fed taglia i tassi di 0,25 punti
«L'incertezza resta ancora elevata»**

Angelo Paura

La Federal Reserve riduce i tassi per la seconda volta consecutiva, portandoli tra il 3,75% e il 4%, ma il presidente Powell avverte: nessuna



decisione è presa per dicembre. I mercati reagiscono male e chiudono in calo. Il taglio arriva in un contesto fragile e con inflazione ancora al 3%.
A pag. 19
Dimito a pag. 19

Visita al mercato

**I PREZZI ALTI
E L'IRONIA
DEI LAGARDE**

Angelo De Mattia

Fabio Panetta, governatore della Banca d'Italia, e Christine Lagarde, presidente della Bce, sono stati due giorni fa a Firenze (...)
Continua a pag. 29

Separazione delle carriere, oggi il varo

**Corte dei Conti: no al Ponte sullo Stretto
Meloni: ennesima invasione dei giudici**

ROMA La Corte dei Conti blocca la delibera da 13,5 miliardi di euro per il Ponte sullo Stretto, negando il visto di legittimità al progetto approvato dal Cipe ad agosto. Le motivazioni arriveranno entro



30 giorni. Meloni parla di «intollerabile invadenza» e rilancia le riforme di giustizia e Corte dei Conti. Salvini: «Andiamo avanti, non mi fermerò».
Pigliatelli a pag. 5

Parma battuto (2-1): Gasperini resta in vetta. La Lazio oggi a Pisa



Hermoso-Dovbyk, la Roma è in volo

Il primo gol della Roma firmato da Hermoso

Nello Sport

Palazzo da incubo all'Aquila: inquilini spiati dalle webcam

► La prima telecamera era nascosta in un bagno
Poi trovate anche in tutti gli altri appartamenti

L'AQUILA Dodici appartamenti affittati da un unico proprietario finiscono al centro di un'inchiesta dopo il ritrovamento di microcamere nascoste nei bagni e nelle camere da letto. Le prime scoperte da tre giovani inquilini hanno fatto scattare perquisizioni in tutta la palazzina. La Procura indaga per interferenze illecite nella vita privata, mentre si teme che decine di persone possano essere state filmate a loro insaputa.
Ianni e Milletti a pag. 13

Precipitata a Vienna

**Hostess morta
riaperta l'inchiesta
Dubbi sul fidanzato**

PALERMO La Procura di Vienna riapre il caso di Aurora Maniscalco, 24 anni, di Palermo, precipitata da un balcone a giugno. Inizialmente classificata come suicidio, la vicenda presenta troppe incongruenze.
Lo Verso a pag. 15

DAL 5 SETTEMBRE AL 30 NOVEMBRE 2025 concorso a premi

500.000 euro

vincite immediate di Buoni Spesa

Pewex

Il Segno di LUCA

ACQUARIO SEGUI L'ISTINTO

La Luna nel tuo segno fa guadagnare spazio alle emozioni, con cui non sempre sai venire ai patti. In questo modo puoi abbandonarti più al tuo istinto, evitando che il desiderio di capire e spiegare ogni cosa interferisca più del necessario. La configurazione ha qualcosa di liberatorio, come se ti sentissi autorizzato a esprimere i sentimenti che ti attraversano senza giudicarti. L'amore è il motore più potente, inutile interferire.

MANTRA DEL GIORNO
Se non scegli mi affido agli altri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 29

*Tendenze 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

GIOVEDÌ 30 ottobre 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

Speciale

**Fuori
Porta**

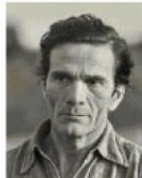
FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



BOLOGNA Un anno fa: coppia di 80 anni

**«Ha ucciso il marito
a colpi di cocci»
Arrestata la moglie**

Tempera a pagina 17



BOLOGNA A 50 anni dalla morte

**Una mostra
ricorda la fine
di Pasolini**

B. Cucci nel Fascicolo locale



Ponte sullo Stretto bocciato Scontro governo-Corte dei conti

Negata la legittimità della delibera da 13,5 miliardi. L'ad della società costruttrice: sorprendente Meloni durissima: un atto di invasione delle toghe. Tajani: non è ammissibile. Il Pd: stop al progetto

Troise
alle p. 4 e 5

Maggioranza compatta

**Riforma giustizia,
oggi il via libera
Gasparri: pronti
al referendum**

C. Rossi a pagina 6

Il ritorno delle guerre

Da Hitler e Mussolini
all'era Trump
Storie dal finimondo

Bruno Vespa a pagina 12

L'ambasciatore: non è credibile

**Albanese all'Onu
attacca l'Italia
L'ira di Roma**

Mantignoni e Ottaviani alle p. 10 e 11



L'autobus
finito fuori
strada dopo lo
scontro con il
Suv a Oderzo,
nel Trevigiano

Suv contro il bus degli studenti Guidava 85enne senza patente

Tragedia sfiorata ad Oderzo, nel Trevigiano. Ieri mattina, alle 7,45, un autobus con una cinquantina di studenti a bordo è stato investito da un Suv che ha invaso la corsia opposta, si ipotizza per un malore dell'uomo alla guida: un

85enne, con patente sospesa che, nell'incidente, ha perso la vita. L'autista dell'autobus, finito fuori strada, è riuscito ad aprire la botola sul tetto e a far uscire i ragazzi. Una ventina è finita all'ospedale.

D'Amato a pagina 14

DALLE CITTÀ

DA PIACENZA A RIMINI Il presidente Cavini



**La sfida di Cna
in Emilia-Romagna
«Rilanciamo
le piccole imprese»**

Degliesposti a pagina 21

BOLOGNA Occupazione finita, ma è polemica

**Caos sfratti, c'è l'accordo:
le famiglie liberano lo stabile**

Mastromarino in Cronaca e a pagina 16

BOLOGNA A processo Giampiero Gualandi

**Vigilessa uccisa, la difesa:
«Non fu omicidio volontario»**

In Cronaca

IMOLA Raffini: «Risultato del gioco di squadra»

**Piazza Matteotti,
arriva la pista
di pattinaggio
sul ghiaccio**



Agnesi in Cronaca



Brasile, blitz nelle favelas

**Rio, raid anti narcos
I morti sono 138**

Jannello a pagina 13

La nostra inchiesta

**Non solo
femminicidi
Stupri, stalking
e maltrattamenti:
ci sono 500mila
abusi all'anno**

Prosperetti e Ponchia alle p. 2 e 3



Il musicista aveva 80 anni

**Addio a Senese,
il sax di Napoli**

Spinelli a pagina 26

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

BUSTINE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

FLACONCINI

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

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

A. MENARINI

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

GIOVEDÌ 30 OTTOBRE 2025

IL SECOLO XIX

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E
VENDIAMO PREZIOSI
Corso Buenos Aires, 98
GENOVA
WWW.GOLDINVESTBROKER.IT

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80€ (1,00€ con TuttoSport e AT, AL, C4, C2, D6 con TuttoSport e IM, SP, SV, e coned, Levante) - Anno CXXXIX NUMERO 257 COMMA 2019 SPEDIZIONE ABB. POST. GR.50 - BLUEMEDIAS.R.L. - Per le pubblicità su IL SECOLO XIX: www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

LALITE GENOVESE

CHE BRUTTA SCENA GLI ELETTI ESPULSI DALLE GUARDIE

GIOVANNI MARI

Le assemblee elettive sono il reale punto sacro della democrazia, più preziose dei vari e spesso effimeri leader che si alternano sulle seggiole più alte. Per queste assemblee (da Roma a Rondonia) hanno combattuto i nostri nonni, contro il tiranno che le aveva abolite a colpi di manganello. Dobbiamo coccolarle e proteggerle come gemme dell'ultimo seme disponibile. E quindi una brutta scena quella che abbiamo visto l'altra sera in Consiglio comunale a Genova: quattro vigili in divisa si sono avvicinati alla capogruppo leghista e l'hanno scortata fuori dall'aula su ordine del presidente di centrosinistra che l'aveva cacciata. L'espulsione è prevista dai regolamenti, sia chiaro, quando il dibattito trascende e quando il politico non rispetta le procedure. Vedere però le guardie che intervengono è un passaggio successivo, più grave. E, se è vero che la consigliera aveva abusato della pazienza di tutti gli altri colleghi, è vero anche che non si stava macchiando di alto tradimento o di apologia di fascismo: il dibattito era una bega ordinaria, forse inutile. E di certo non avrebbe attratto l'attenzione di nessuno. La sospensione dei lavori era di sicuro la direzione più propizia. L'intervento della forza dell'ordine ha invece un sapore più aspro, evoca latitudini peggiori. Siamo stati male, per esempio, quando abbiamo visto un parlamentare ungherese essere cacciato di peso fuori dall'emiciclo solo perché aveva contestato una legge omofoba; o quando due deputati israeliani sono stati buttati fuori a stratonante solo perché avevano chiesto conto su Gaza. Una divisa che mette le mani su un cittadino eletto è un incubo: una pratica estremamente preoccupante, soprattutto perché molto difficilmente governabile e misurabile. Meglio lasciarla agli autocrazi, ai regimi cupi. Meglio denunciarla.

È noto che anche molti consiglieri del centrosinistra sono stati cacciati dall'aula, a Genova e in Liguria, per ordini fumosi di diversi presidenti di centrodestra. Anche quando era del tutto ingiustificato. Ed è anche nota l'ignoranza istituzionale e democratica che dimostrò uno di questi presidenti quando provò a scagliarsi fisicamente contro un consigliere di centrosinistra nella stessa aula dove martedì scorso sono intervenuti i vigili. Ma la differenza sta proprio in questo: chi lo fa e chi non lo fa.

GENOVA, DOPO GLI SQUADRISTI AL DA VINCI

Altro blitz in una scuola: vandalismi nel Firpo occupato

D'ANNA, FORLEO, FREGATTI E PALMESINO / PAGINE 14 E 15



L'INCORONAZIONE DELLA RIVISTA FORBES

Pesto, vini, olio e pasqualina Il cibo ligure produce turismo

MARCO MENDUNI / PAGINA 10



LA RELATRICE PER LA PALESTINA ACCUSA 63 PAESI DI AVERE PROTETTO I CRIMINI DI ISRAELE. L'IRA DI TEL AVIV: «È UNA STREGA»

«Anche l'Italia complice del genocidio a Gaza» Onu, bufera su Albanese

L'ambasciatore Massari: «Un rapporto privo di credibilità e imparzialità»

La relatrice speciale dell'Onu per la Palestina Francesca Albanese scatena un duro scontro alle Nazioni Unite. Nel rapporto di 24 pagine presentato alla Terza commissione, Albanese accusa 63 Paesi di essere complici del «genocidio» israeliano a Gaza, «attraverso azioni illecite e omissioni deliberate». Tra questi l'Italia, Paese della relatrice, ma anche Germania, Francia, Usa, Turchia. Dure le reazioni degli Stati chiamati in causa.

RIZZI, MEDICO DI UNA ONG

Alessandra Rossi / PAGINA 4

«Bambini senza cure
e in preda agli incubi
Sono loro la priorità»

«A Gaza c'è la fine del diritto alla cura e i bambini ne sono le prime vittime». Lo dice Damiano Rizzi, medico e fondatore della Ong Soletterre.

IL RILANCIO DELL'OZAR

Alberto Zanonato / PAGINA 3

Putin testa il Poseidon
super siluro nucleare
«L'Ucraina si arrenda»

Putin presenta un'altra arma nucleare: il Poseidon, drone sottomarino per testate atomiche. E invita Kiev ad arrendersi nel Donbass.

LA CREMONESE VINCE 2-0 AL FERRARIS. ROSSOBLO IN CRISI, ORA VIEIRA È A RISCHIO



Il Genoa crolla nella gara da vincere. I tifosi contestano

Vasquez rimuove alcuni fumogeni lanciati dai tifosi (foto Arveda)

ARRICHELLO, GAMBARDI E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 34 E 35

CARRIERE SEPARATE

Giustizia, riforma all'ultimo via libera Sfida referendum

Paola Lo Mele / PAGINA 7

La riforma della giustizia che prevede la separazione delle carriere dei magistrati arriva oggi in Senato per il quarto e ultimo via libera. Il centrodestra prepara il referendum confermativo.

BLUE ECONOMY

Porti e shipping, prove di alleanza tra Italia e India

Simone Gallotti / PAGINA 11

Il viceministro Edoardo Rixi svela al Secolo XIX i contenuti dell'accordo firmato in India con il governo di Modi.

STRAGE IN BRASILE



Un blitz antidroga nelle favelas di Rio Bilancio: 138 morti

Patrizia Antonini / PAGINA 8

Un'operazione antidroga contro i narcos nelle favelas di Rio si è trasformata in un bagno di sangue: 138 morti. Lula si dice sconvolto.



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

9 871254 428485

UN LIBRO DI LO BASSO RACCOLGE GLI SCRITTI DEL CAPITANO FRANCESCO GEROLAMO ANSALDO

I diari del Conrad genovese: «De Amicis? Uomo brutto»

ALESSANDRO CASSINIS

Savona, novembre 1871. Un ragazzo sale sul brigantino "Pietro Ceruti" in partenza per la Birmania. È al suo primo imbarco e i compagni lo chiamano in genovese "Marxinetta", piccola marsina. Non sanno che Francesco Gerolamo Ansaldo diventerà uno dei più abili capitani di lungo corso italiani.



DISTEFANO, NUOVO ROMANZO

Emanuela Schenone / PAGINA 30

«Racconto le esistenze osservate al mercato»

Il nuovo libro di Paolo Di Stefano, "Una giornata meravigliosa", è un caleidoscopio di storie e personaggi. «Osservo e ascolto per strada il nostro tempo impazzito».

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

9 871254 428485

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 3* in Italia — Giovedì 30 Ottobre 2025 — Anno 161 — Numero 299 — ilssole24ore.com

* in vendita abitualmente abbinata con i Focus de Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore a € 1 + Focus a € 1). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Focus in vendita separata da Il Sole 24 Ore



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Manovra
Compensazioni,
la rottamazione
dribbla
il nuovo limite



**Lodoli
e Santacroce**
— a pag. 36

Oggi con il Sole
Intelligenza
artificiale,
la guida alle novità
italiane ed europee



— a 1,00 euro
più il prezzo del
quotidiano



UE ASSOPITA



VALLEVERDE

FTSE MIB 43242,53 +0,26% | SPREAD BUND 10Y 75,80 -2,10 | SOLE24ESG MORN. 1584,07 -0,24% | SOLE40 MORN. 1623,59 +0,28% | Indici & Numeri → p. 41-45

I PALESTINESI: NEI PRIMI RAID OLTRE 100 MORTI

Gaza, nuovi attacchi dell'Idf nella Striscia Tregua sempre più fragile

Rosaiba Reggelo — a pag. 16



Nuovi morti tra le macerie. Recupero dei corpi dopo l'attacco israeliano su Gaza

ARCIVESCOVO DI MILANO

Delpini: troppo presto per la riconciliazione Difficile vedere vie d'uscita

Catia Caramelli — a pag. 16

PANORAMA

ALLA RIUNIONE BCE

Mattarella: la Ue ritrovi slancio e coraggio, urgente accelerare

L'Europa deve ritrovare «lo slancio e il coraggio che animarono i grandi passaggi istituzionali del processo di integrazione europea fino all'adozione della moneta unica. È urgente accelerare». Lo ha detto il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, in visita al Consiglio Direttivo della Bce in corso a Firenze, ricordando che: «La carenza di un'azione comune indebolisce tutti: non possiamo permettercelo».

— a pagina 3

Infrastrutture

Niente visto sulla delibera
con cui il Governo
ha approvato il progetto

L'esecutivo insorge contro
la magistratura e studia
le mosse per ripartire

L'altolà al Ponte di Messina, dopo un mese di verifiche, è arrivato ieri sera. I magistrati contabili non hanno ammesso al visto di legittimità la delibera Clpess n. 41/2025, quella con cui il 6 agosto il governo aveva approvato il progetto definitivo dell'opera. Non si procederà alla registrazione dell'atto rinviando al deposito delle motivazioni, entro 30 giorni, le ragioni di una decisione che fa tremare i palazzi. La premier Meloni: «ennesima invasione» dei giudici. Salvini: andare avanti sul progetto.

Landolfi e Perrone — a pag. 5

Fed taglia i tassi, timori sul lavoro Usa Nvidia prima società da 5mila miliardi

Mercati

Powell: non è scontata
una riduzione a dicembre
E Wall Street tira il freno

La Fed, preoccupata dall'indebitamento dell'occupazione, ha tagliato i tassi di interesse per la seconda volta consecutiva, con una riduzione dello 0,25% al 3,75-4,00 per cento. La Banca

centrale ha anche interrotto dopo tre anni e mezzo il suo piano di riduzione degli asset in portafoglio: un'altra misura di stimolo monetario. Difficili le previsioni per i prossimi mesi. Per Jerome Powell, presidente Fed, un taglio a dicembre «non è scontato»: i rischi di crisi occupazionali «sono aumentati nei mesi recenti», ma l'inflazione è al 3%. A Wall Street intanto Nvidia ha superato i 5mila miliardi di capitalizzazione: il big del chip per l'intelligenza artificiale è la prima società al mondo a sfondare questo tetto.

Carlini, Lops, Valsania — a pag. 2-3



A Riyadh. In corso in Arabia Saudita la nona edizione della conferenza finanziaria Future Investment Initiative (FII)

PREVIDENZA

Pensioni contributive, assegni più bassi per la mancata crescita del Pil

Pinna e Serluca — a pag. 38

102,4

MILIONI DI EURO
La relazione tecnica al Ddl di Bilancio 2026 stima che dall'aumento al 26% dell'aliquota sugli affitti brevi attraverso intermediari fisici e online deriveranno effetti finanziari positivi per l'Eriario a regime per 102,4 milioni di euro annui

LEGGE DI BILANCIO

Affitti brevi, con la tassa al 26% tornano convenienti le locazioni lunghe

Latour e Parente — a pag. 8

ALLARME DELL'OMS

Sudan, nuovo massacro di 460 civili nel Darfur

Secondo l'Oms, oltre 460 persone sono state uccise in Sudan in un ospedale di el-Fasher, nella regione del Darfur, presa nel fine settimana dalle forze paramilitari sudanesi. La guerra del Sudan è sconfinata in una nuova escalation.

— a pag. 16

CULTURA E IMPRESA

«RESTITUZIONE» VALORIZZA IL PATRIMONIO ITALIANO

di Gian Maria Gros-Pietro
e Giovanni Bazzoli — a pag. 21

Nova 24

Sorveglianza Privacy minacciata dalle tecnologie

Gianni Rusconi — a pag. 28

Centro

Domani in Emilia-Romagna,
Toscana, Umbria, Marche,
Abruzzo, Lazio e Molise

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
ilssole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600



**SOLUZIONI
AUTOMATICHE
PER MAGAZZINI
INTELLIGENTI**

☎ 02 98836601
mecalux.it



La partita. Si riapre il dossier dell'Ico

RIASSETTI

Ico, il piano da 500 milioni di Del Vecchio riprende quota

Mariglia Mangano — a pag. 30



STASERA LA LAZIO A PISA

**La Roma piega il Parma
e torna in testa alla classifica**

Biafara, Pes, Rocca, Salomone e Turchetti da pagina 26 a 28



DI TIZIANO CARMELLINI

**È festa giallorossa
anche all'Olimpico**

a pagina 26



IL DEBUTTO IL 20 DICEMBRE

**La prima volta di Noemi
«Al Palaeur vi sorprenderò»**

Antini a pagina 24

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
www.immobildream.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
www.immobildream.it

San Marciniano, vescovo

Giovedì 30 ottobre 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 300 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



**«No» politico
Lo dicono
perfino loro**

DI TOMMASO CERNO

Che abbiamo deciso di fare politica non lo dice il Tempo, ma lo dicono gli stessi magistrati nella loro discussione in chat che da qualche ora riassume l'Anm alla vigilia del voto più importante sulla riforma della giustizia. E che questo li porti ad essere vicini al Pd e alla sinistra lo ripetono sempre i fogati, mettendolo perfino per iscritto. Non mi stupisce, quindi, che esista una Corte che si occupa di conti che si assuma una sera d'autunno il compito di fermare un'opera da 13 miliardi sottraendo al governo e al Parlamento il dovere di decidere dove va l'Italia. Sappiamo che siamo il Paese degli azzeccarbugli, basta vedere lo squalore di Garlasco, il Paese dei timbri messi male dove c'è sempre una poltrona da qualche parte che all'improvviso ha il potere di dire no a qualunque cosa. Fortunato fu Michelangelo che non aveva la Corte dei Conti tra le scatole quando contava i mattoni che gli sarebbero serviti per far puntare gli occhi del mondo su piazza San Pietro per secoli. Il governo andrà avanti, voglio sperare, e la politica si riprenderà il suo spazio.

DI BRUNO VILLOIS

**Banche cruciali
per creare valore
e crescita**

a pagina 15

«Macché giudici siamo come il PD»

Le chat dell'Anm Rivolta alla vigilia del voto in Senato sulla riforma della giustizia. Lo sfogo di ArticoloCentoUno dopo l'assemblea e il comitato per il referendum. Ma le toghe rosse difendono il no: «Normale schierarsi con una parte politica»

DI RITA CAVALLARO
a pagina 3

DI ALDO ROSATI
**L'antisemitismo
spacca il Pd
Fiano all'università
senza Schlein**

a pagina 6



DI EDOARDO ROMAGNOLI

**«Pm sotto il governo?
Conosco Meloni
non è il suo pensiero
E se qualcuno lo dice
sarò il suo nemico»**

Il presidente del Senato La Russa sulla riforma della giustizia
«Così riequilibreremo i poteri»
a pagina 2

LA DECISIONE DELLA CORTE DEI CONTI

**Strano, i giudici fermano il Ponte
Meloni-Salvini: «Stop politico»**



**Bocciata la delibera del Cipess
per la realizzazione dell'opera
La premier: «È l'ennesimo atto
di invasione dei magistrati»**

«Andiamo avanti, non ci facciamo intimidire». Matteo Salvini reagisce a caldo alla decisione della Corte dei Conti di non registrare la delibera Cipess che autorizza la realizzazione del Ponte sullo Stretto. La premier Meloni ha parlato di «intollerabile invasione di campo». Il vicepremier Tajani, su X ha parlato di «decisione inaccettabile». Tra trenta giorni le motivazioni della decisione.

Ventura a pagina 5

Il Tempo di Oshø

**Trump vede il cinese Xi Jinping
Sul tavolo dazi, terre rare e Taiwan**



«Amò lo faccio un salto dai
cinesi... Te serve qualcosa?»

Manni a pagina 10

SCONTRO ALLE NAZIONI UNITE

**L'Italia all'Onu
smonta il report
di Albanese su Gaza
«Non è imparziale»**

DI Capua a pagina 9



INTERVISTA A STEFANO PARISI

**«Diciamo basta
all'odio contro gli ebrei
In piazza per lo stop
all'Islam radicale»**

a pagina 7



*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GENEZZA)
*OPZIONE DI AREA POSSIBILE IL 27/10/2025 A ORE 11.00 E 1.00 ROMA

vini d'Abruzzo

SAVINI!

Fattoria Giuseppe Savini

**DOMANI TORNA L'ANTICO RITO
C'è un'altra Halloween
La preghiera dei Templari
per scacciare il Male**



Capogrossi a pagina 11



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Il valore dei mutui immobiliari è aumentato del 24%. A Milano sono preferiti i bilocali

Filippo Merli a pag. 8

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**IL DOSSIER SULLA
MANOVRA 2026 su**



www.italiaoggi.it

Iva, rimborsi fiscali con l'IA

In caso di rischio fiscale basso del contribuente, saranno automatizzati, riducendo i tempi di restituzione. In arrivo un tutor virtuale per l'assistenza sul modello 730

NON PROFIT

Almeno 60 ore all'anno (certificate) in un Ente del terzo settore costituiranno un titolo preferenziale nei concorsi pubblici

De Angelis a pag. 29

L'intelligenza artificiale sarà implementata per i rimborsi Iva, che in caso di rischio fiscale basso del contribuente, saranno automatizzati con contrazione considerevole dei tempi e sarà creato un tutor virtuale per i funzionari che a loro volta dovranno fornire assistenza sul modello 730 precompilato. Sono alcune indicazioni che arrivano dal direttore dell'Agenzia delle entrate Vincenzo Carbone, ieri in commissione per l'anagrafe tributaria.

Bartelli a pag. 20

PREVISIONI 2025

Pagamenti digitali ancora in crescita (+6%)

Capiani a pag. 25

Per Manconi, ex senatore Pd e Verdi, Ranucci (Report) ha violato la privacy



Un po' nascosto dal titolo, «Report, l'audio e il Garante», e ancora di più dal sommario che appare come critica al Garante della privacy per la visita inopportuna di un membro della autorità nella sede di Fidi a Roma. A sorpresa però la critica più dura a Siffrido Ranucci sulla trasmissione dell'audio rubato a Gennaro Sangiuliano e alla moglie Federica Corini, è apparsa sul quotidiano Repubblica, e non sui giornali di centrodestra. A firmare la critica a Ranucci sia sull'edizione cartacea del quotidiano che su quella online è Luigi Manconi, ex senatore del Pd e del Pdl e da anni in prima fila nelle battaglie garantiste e sui diritti della persona.

Biancher a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

Con AI Mode, un pulsante presente nella barra di ricerca di Google che consente di ottenere delle risposte automatiche generate dall'intelligenza artificiale, sta cambiando il modo in cui si accede all'informazione online: oltre il 80% delle ricerche avviene ormai in modalità "zero-click". L'utente ottiene ciò che cerca direttamente nella pagina di Google senza dover aprire i vari siti che hanno fornito le informazioni. L'IA si sta velocemente trasformando in un vero e proprio "traffico killer", destinato a penalizzare visibilità e conseguenti ricavi da pubblicità delle testate. Senza risorse, la qualità ed il pluralismo dell'informazione sono destinati a peggiorare rapidamente. Forse è il caso di spiegare a Elly Schlein che il vero pericolo per la democrazia sono i colossi dell'IA, in grado di governare l'informazione a livello globale, non i partiti di centro-destra al governo.



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; Con Guida alle professioni creative a € 2,50 in più

LA NAZIONE

Speciale

Fuori
PortaGIOVEDÌ 30 ottobre 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

FIRENZE Smantellata associazione a delinquere

**Nuova bufera sul calcio
Frode nelle serie minori
Il capobanda? L'arbitro**

Brogioni a pagina 17



PISTOIA Fra storia e futuro

**Confcommercio
festeggia
gli ottant'anni**

Conte a pagina 19



Ponte sullo Stretto bocciato Scontro governo-Corte dei conti

Negata la legittimità della delibera da 13,5 miliardi. L'ad della società costruttrice: sorprendente
Meloni durissima: un atto di invasione delle toghe. Tajani: non è ammissibile. Il Pd: stop al progetto

Troise
alle p. 4 e 5

Maggioranza compatta

**Riforma giustizia,
oggi il via libera
Gasparri: pronti
al referendum**

C. Rossi a pagina 6

Il ritorno delle guerre

Da Hitler e Mussolini
all'era Trump
Storie dal finimondo

Bruno Vespa a pagina 12

L'ambasciatore: non è credibile

**Albanese all'Onu
attacca l'Italia
L'ira di Roma**

Mantigliani e Ottaviani alle p. 10 e 11



L'autobus
finito fuori
strada dopo lo
scontro con il
Suv a Oderzo,
nel Trevigiano

Suv contro il bus degli studenti Guidava 85enne senza patente

Tragedia sfiorata ad Oderzo, nel
Trevigiano. Ieri mattina, alle 7,45, un
autobus con una cinquantina di studenti
a bordo è stato investito da un Suv che
ha invaso la corsia opposta, si ipotizza
per un malore dell'uomo alla guida: un

85enne, con patente sospesa che,
nell'incidente, ha perso la vita. L'autista
dell'autobus, finito fuori strada, è riuscito
ad aprire la botola sul tetto e a far uscire i
ragazzi. Una ventina è finita all'ospedale.

D'Amato a pagina 14

DALLE CITTÀ

CALCIO L'Inter vince 3-0 a San Siro



**Fiorentina
non pervenuta
Pioli rischia
l'esonero**

Servizi nel Qs

EMPOLESE VALDELSA Il blitz della Finanza

Scoperti 41 falsi nutrizionisti
e due «pseudo-università»

Capobianco in Cronaca

CASTELFIORENTINO Indagano i carabinieri

Baby-vandali nella scuola
«Estintore svuotato e danni»

Fiorentino in Cronaca

EMPOLI Addio all'ex dirigente

L'ultimo saluto
a Silvano Bini
Tra gli amici vip
anche Spalletti



Cioni in Cronaca



Brasile, blitz nelle favelas

Rio, raid anti narcos
I morti sono 138

Jannello a pagina 13

La nostra inchiesta

**Non solo
femminicidi
Stupri, stalking
e maltrattamenti:
ci sono 500mila
abusi all'anno**

Prosperetti e Ponchia alle p. 2 e 3



Il musicista aveva 80 anni

Addio a Senese,
il sax di Napoli

Spinelli a pagina 26

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

BUSTINE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

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

Vieni a trovarci
nei nostri store!



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



il Venerdì

DOMANI IN EDICOLA

il venerdì
Margaret Atwood
l'ancella si racconta

R sport

Inter e Juve ripartono
la Roma resta in vetta

di CROSETTI, GAMBA, SCOTTI
e VANNI alle pagine 38, 39 e 40



Giovedì
30 ottobre 2025

Anno 50 - N° 257

Oggi con

Salute e U

In Italia **€ 2,50**

Ponte sullo Stretto bocciato Meloni: invasione dei giudici

La premier contesta
la Corte dei Conti
Riforma giustizia
oggi il sì definitivo

La Corte dei Conti boccia la delibera Cipess che impegna 13,5 miliardi di euro per la realizzazione del ponte sullo Stretto e scatena l'ira del governo. Giorgia Meloni attacca: «Ennesimo atto di invasione dei giudici». Oggi in Senato il voto sulla riforma della giustizia.

di CERAMI, DE CICCO, FRASCHILLA,
PUCCIARELLI e SANNINO

alle pagine 2, 3 e 4

Divisi su tutto
uniti contro le toghe

di MASSIMO ADINOLFI

Non mi fermeranno, scandisce Giorgia Meloni. Ma anche il ministro Salvini non si è mai fermato e non si fermerà ora, giura: quando c'è da individuare un nemico, la destra sa ritrovarsi unita, premier e vicepremier sanno scegliere le stesse parole. Oggi tocca ai magistrati della Corte dei Conti, che hanno osato bocciare l'impegno di spesa per il ponte sullo Stretto, domani chissà.

a pagina 15



BRASILE

Operazione anti-narcos a Rio
strage nelle favelas: 138 morti

di GIANLUCA DI FEO e DANIELE MASTROGIACOMO

a pagina 19

IL REPORTAGE



Nelle strade di Gaza
solo macerie
dietro la linea gialla

di ANTONIO PITA SHEJAIYA (GAZA)

L'unico segno di vita a Shejaiya, nel nord della Striscia di Gaza, sono due cani randagi. Si muovono tra le rovine di ciò che un tempo era un vivace quartiere della capitale, abitato da più di 90.000 persone. Oggi il paesaggio è spettrale: una distesa di macerie a perdita d'occhio che due soldati israeliani sorvegliano attentamente, l'occhio fisso nel mirino del fucile. Sono appostati in un punto sopraelevato strategico all'interno di Gaza, a cui *El Pais* ha avuto accesso al seguito dell'Idf; è la prima volta dall'inizio del cessate il fuoco, il 10 ottobre, che un gruppo di giornalisti stranieri accede all'enclave palestinese. Shejaiya si estende (o meglio si estendeva) su sei chilometri quadrati. Oggi fa parte di quel 58% di territorio di Gaza nel quale le truppe israeliane hanno ripiegato all'inizio del cessate il fuoco. Praticamente tutta la popolazione (più di due milioni di persone) si trova nell'altro 42%, dove Hamas cerca di mantenere l'autorità con il pugno di ferro. L'itinerario della nostra visita è rigidamente prestabilito e si addentra solo per qualche centinaio di metri nella zona controllata da Israele.

continua a pagina 11

servizi di COLARUSSO e MASTROLILLI

a pagina 10

Voto in Olanda
sconfitta la destra
europeisti in testa

LE ELEZIONI

di CASTELLANI PERELLI

Un giovane europeista omosessuale invece del sovranista che cavalca l'odio anti-migranti. È la grande sorpresa delle elezioni olandesi di ieri. Se nel 2023 gli elettori avevano deciso il trionfo dell'estremista di destra Geert Wilders, stavolta secondo gli exit poll hanno deciso di affidarsi a Rob Jetten.

a pagina 21



IL PERSONAGGIO

di GINO CASTALDO

Addio Senese
il sound americano
di Napoli

a pagina 36
con un'intervista di URBANI

L'Occidente
che non studia
più l'Oriente

LE IDEE

di ALESSANDRO ARESU

L'ex ministro degli esteri di Singapore, George Yeo, è stato di recente in Croazia per una serie di lezioni. A un certo punto si è messo a parlare di Venezia e Dubrovnik, ricordando quanto la loro storia sia stata per lui una fonte di ispirazione per capire meglio la posizione di Singapore, oggi secondo porto commerciale al mondo dopo Shanghai.

a pagina 33



Edizioni Settecolori



Il nuovo romanzo di
**ARTURO
PÉREZ-REVERTE**

Un delitto impossibile,
un detective insospettabile.
Un duello d'intelligenza
tra autore e lettore.

Il problema finale
Traduzione di Bruno Arpaia

IN LIBRERIA DAL 5 NOVEMBRE

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

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

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



La nostra carta proviene
da materiali riciclati
e ha un'impronta
ecologica sostenibile

con 11 capolavori
di Georges
Simenon € 12,40

NZ

IL PERSONAGGIO

Senese, l'anima blues
che ha contagiato tutti

DONDI E UN RICORDO DI EDOARDO BENNATO — PAGINA 32



I BIANCONERI

Juve, benvenuto a Spalletti
L'Udinese liquidata 3-1

BALICE, BARILLÀ, RIVA — PAGINE 34 E 35



IGRANATA

Il Toro si scopre solido
Fermato il Bologna: 0-0

GIANLUCA ODDENINO — PAGINA 36

2,50 € (CON SALUTE IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) • ANNO 159 • N. 299 • IN ITALIA • SPEDIZIONE ABB. POSTALE • DL 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB - TO • WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

GIOVEDÌ 30 OTTOBRE 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

OGGI IL VIA LIBERA DEFINITIVO ALLA RIFORMA DELLA GIUSTIZIA: È GIÀ SCONTRO SUL REFERENDUM

Stop al Ponte di Salvini Meloni attacca i giudici

La Corte dei Conti: decreto da rifare. La premier: invasione delle toghe

L'ANALISI

Se Giorgia prolunga
l'era berlusconiana

ALESSANDRO DE ANGELIS

Preparatevi ai flash mob dei partiti di maggioranza attorno a palazzo Madama, alle fanfare e al profluvio dichiaratorio a sottolineare che «oggi è una giornata storica». — PAGINA 4

BARONI, LOMBARDO, MAFETANO, FAMÀ

Alla fine la Corte dei conti ufficializza il suo «no» al progetto del Ponte sullo Stretto. Durissima la reazione del governo. Giorgia Meloni rinfaccia alla Corte «l'ennesimo atto di invasione sulle scelte di Governo e Parlamento» arrivando a minacciare pesanti ritorsioni subito censurate da Schlein. «Inammissibile, non ci fermiamo», tuona Salvini. GRIGNETTI — CON IL TACCUINO DI SORGI — PAGINE 2-5

LA POLITICA

“La spartizione Asl
del garante Ghiglia”

GIUSEPPE LEGATO — PAGINA 17

Pd, la scossa di Prodi
e il gelo di Schlein

FRANCESCA SCHIANCHI — PAGINA 14

LA MAXI OPERAZIONE ANTINARCOS NELLE FAVELAS DI RIO FINISCE IN GUERRIGLIA: 138 VITTIME

Macelleria brasiliana

EMILIANO GUANELLA



La retorica della forza a uso politico

FEDERICO VARESE — PAGINA 29

I corpi delle persone uccise nell'operazione di polizia di distesi lungo una strada di Rio de Janeiro: oltre 130 i morti — PAGINA 19

IL MEDIO ORIENTE

Gaza, oltre 100 morti
Nuovi raid di Israele

NELLO DEL GATTO

È una tregua comunque armata e scandita dal boato delle bombe quella in corso a Gaza. Se le parti continuano a scambiarsi accuse di violazione dell'accordo di pace imposto da Trump, che ha portato a un limitato silenzio delle armi (dopo l'attacco di miliziani contro una pattuglia dell'esercito che ha portato alla morte di un soldato e al conseguente massiccio bombardamento israeliano) a fatica ieri mattina erano cessati gli scontri. Ma nel pomeriggio sono ripresi con un attacco israeliano a Beit Lahia, nel nord della Striscia di Gaza. «Nulla» metterà a repentaglio la tregua, la reazione di Trump. — PAGINA 10

L'ANALISI

Il rischio che il Golfo
torni una polveriera

ALESSANDRO MELCANGI

La notte tra il 28 e il 29 ottobre a Gaza è tornato a risuonare il rumore delle bombe segnando un ennesimo punto di frattura nella già fragile tregua tra Israele e Hamas. L'aviazione israeliana ha colpito diversi obiettivi nella Striscia provocando oltre cento morti, tra cui decine di donne e bambini. — PAGINA 29

IL RACCONTO

Una notte da incubo
che non finisce più

MAJ DAL-ASSAR

Scrivo queste righe poco dopo l'alba, dopo che il cielo sopra Gaza è passato dal nero scuro a un pallido blu poco convincente. Il colore è cambiato. I suoni no. Dalla nostra casa nel campo di Nuseirat, la notte si è srotolata senza pietà: cacciabombardieri in lontananza, droni bassi da far vibrare le finestre. — PAGINA 11

L'INTERVISTA

Paolo Conte: “Voglio
essere ricordato
come un artista
ancora da scoprire”

ALBERTO INFELISE



Paolo Conte tiene nascosto dietro ai baffi un sorriso allegro, tradito dagli occhi che non sanno dissimulare la contentezza di chi nella vita ha fatto ciò che desiderava. — PAGINA 23

IL TERREMOTO

La rinascita di Norcia
riapre la basilica

MARIA CORBI

Erano le 7,42 di 9 anni fa quando un boato risuonò per le colline della Valnerina, scuotendo la terra e devastando Norcia. «Nessun morto tra di noi», ricorda il sindaco. Ma il simbolo della città è uno dei simboli della spiritualità, la basilica di San Benedetto, ridotta in macerie sotto il crollo del campanile. — PAGINA 22

LA CULTURA

“Papà Scerbanenco
e le sue lettere rosa”

CECILIA SCERBANENCO

Al mare con la ragazza esce nel 1965 a puntate su Novella, precedendo di un anno l'uscita di Veneri privata, il primo romanzo assolutamente noir di Giorgio Scerbanenco. Continuando a basarsi sul codice dei colori, è il terzo e ultimo dei romanzi di “passaggio” dal rosa al nero, ambientati, almeno in parte, a Lignano Sabbiadoro, dove Scerbanenco si era trasferito. — PAGINA 31

Buongiorno

Più del dibattito attorno alla separazione delle carriere, che si struttura di stupidaggini controsciochezze, c'è di cui non si dibatte a restituire lo stato della giustizia, e anche di chi la commenta. Martedì, per esempio, la procura generale di Venezia ha deciso di ricorrere in appello contro la sentenza di condanna all'ergastolo per Filippo Turetta, l'assassino reo confesso di Giulia Cecchettin. Una decisione stravagante. Se c'è una condanna all'ergastolo, chi deve ricorrere è il condannato. E invece, poche settimane fa, Turetta ha rinunciato all'appello. Mi tengo l'ergastolo, ha detto, forse sapendo che nessun appello glielo avrebbe tolto ma, comunque, una decisione saggia. Ora però arriva la procura generale e dice fermi tutti: l'appello si fa, lo vogliamo noi. E per quale ragione? Mistero. Più dell'ergastolo, c'è soltanto l'ergastolo ostativo, quello che preclude al detenuto la speranza di uscire dal carcere, sebbene in un giorno molto lontano. Ma lo si infligge a mafiosi o terroristi indisposti a collaborare con la giustizia. Non è il caso di Turetta. Quindi? Quindi boh. Ho chiesto a un paio di amici, avvocati penalisti, e, dopo non banali ricerche, entrambi mi hanno dato la stessa risposta: vogliono riconoscere in secondo grado le aggravanti dello stalking e della crudeltà, non riconosciute nel primo. E che cosa cambia per Turetta? Assolutamente nulla. Ma siccome non si fa che parlare e lagnarsi delle carenze di organico della magistratura e degli arretrati della giustizia, si decide di impegnare per mesi una corte d'appello, e poter dire (forse): avevamo ragione noi, gne gne.

Per sfizio

MATTIA FELTRI

stolo, c'è soltanto l'ergastolo ostativo, quello che preclude al detenuto la speranza di uscire dal carcere, sebbene in un giorno molto lontano. Ma lo si infligge a mafiosi o terroristi indisposti a collaborare con la giustizia. Non è il caso di Turetta. Quindi? Quindi boh. Ho chiesto a un paio di amici, avvocati penalisti, e, dopo non banali ricerche, entrambi mi hanno dato la stessa risposta: vogliono riconoscere in secondo grado le aggravanti dello stalking e della crudeltà, non riconosciute nel primo. E che cosa cambia per Turetta? Assolutamente nulla. Ma siccome non si fa che parlare e lagnarsi delle carenze di organico della magistratura e degli arretrati della giustizia, si decide di impegnare per mesi una corte d'appello, e poter dire (forse): avevamo ragione noi, gne gne.

31.10
2.11

oval
torino

COMPRA IL TUO
BIGLIETTO ONLINE SU
viveticket.com

segui su

artissima.art

Il viceministro Rixi in missione per il "Corridoio" fra noi e l'India

L'Italia (Trieste?) vuol essere il capolinea europeo della "direttissima per il Pacifico" NEW DELHI (India). Mentre il vicepremier-ministro Matteo Salvini si ritrova finalmente in mano l'ok della commissione senatoriale che mette la parola fine alla telenovela delle nomine ai vertici della portualità made in Italy, il suo braccio destro, il viceministro Edoardo Rixi è volato a New Delhi per quella che nel quartier generale delle infrastrutture definiscono come «una missione istituzionale in India finalizzata a rafforzare la cooperazione bilaterale nei settori strategici della mobilità, delle infrastrutture e dello sviluppo urbano sostenibile». Con una sfilza di ministri da incontrare fra New Delhi e Mumbai: un gradino sotto Modi, si potrebbe dire. Ma, insomma, siamo al più alto livello: segno che anche da parte indiana una qualche strizzata d'occhio c'è. Una formulazione abbastanza generica con i riflettori puntati apparentemente sul faccia a faccia con il ministro Tokhan Sahu per arrivare a un "memorandum of understanding": una intesa che, come spiegano dal dicastero romano, riguarderà la collaborazione tra i due Paesi sotto il segno dell'edilizia e dello sviluppo urbano, puntando alla collaborazione su «tecnologie costruttive, rigenerazione urbana, pianificazione sostenibile e innovazione nel settore delle città intelligenti». Ci sarà senz'altro anche quello nel menù ma in realtà è l'antipasto di qualcosa di assai più rilevante. La nota ufficiale si conclude con un accenno al fatto che Rixi si sposterà poi a Mumbai per partecipare alla "Indian Maritime Week" («dove è attesa la presenza del premier Narendra Modi). Ma il cuore di tutto è il faccia a faccia che Rixi avrà con il ministro indiano dei porti Sarbananda Sonowal per arrivare a definire un altro "memorandum of understanding" (MoU) che accenderà un faro sulla cooperazione bilaterale nel settore marittimo in vista del "Corridoio Imec" che collegherà Europa, Medioriente e India. Non è un segreto la forte attenzione (in chiave anti-cinese?) che la premier Giorgia Meloni presta all'India; basti ricordare che, appena insediata a Palazzo Chigi, il primissimo incontro con un leader mondiale è stato quello con Narendra Modi nel novembre 2022 e nel marzo successivo è andata in missione in India. Ecco, è quello l'aspetto-chiave: il "corridoio Imec" che parte dall'India per andare verso Occidente passando dall'area del Golfo Persico e del Medio Oriente raggiungendo in Italia il continente europeo. È stato al centro di una intesa sottoscritta in occasione del "G20" a New Delhi nel settembre di due anni fa India, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Francia, Germania, Italia e Unione europea ma anche Stati Uniti: viene vista come una possibile alternativa al transito dal Canale di Suez e soprattutto come il contraltare geopolitico-economico della "Via della Seta" lanciata dalla Cina. Non a caso, è stato rispolverato il mito fondativo della "Via dell'Oro", che sarebbe stato l'asse commerciale per secoli, diciamo dai tempi delle guerre puniche fra l'antica Roma e Cartagine fin quasi



La Gazzetta Marittima

Trieste

alla fine del medioevo. La ritroviamo ora anche in un libro di William Dalrymple uscito in questi giorni da Adelphi (con il sottotitolo "Come l'India antica ha trasformato il mondo"). E siccome c'è un gran sgomitare per diventare in Europa il capolinea di questa nuova rotta strategica, chissà se la missione di Rixi mette in gioco anche questo o comunque è un passo in questa direzione. Lo sperano a **Trieste**; basti dire che nel nostro Paese è la stampa triestina a mettere la maggior attenzione sia su questo tour di Rixi. In effetti, al di là dei convenevoli («l'India è oggi un attore fondamentale nella logistica globale e un partner chiave per l'Italia»), secondo quanto riporta la testata online triestina "Adria Ports", il viceministro ha sottolineato che «con questa missione intendiamo rafforzare la cooperazione su porti, trasporti e innovazione, valorizzando il ruolo dell'Italia come piattaforma mediterranea per i traffici tra Europa e Indo-Pacifico». Dobbiamo ricordare anche l'annuncio del ministro degli esteri Antonio Tajani che in aprile aveva annunciato il "vertice di **Trieste**" come una sorta di candidatura, mentre nel frattempo giusto lunedì 27 ottobre si è fatto rivedere a **Trieste** l'ambasciatore cinese in Italia Jia Guide per un colloquio con il presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga. Abbastanza riservato da esser tenuto al riparo da orecchie indiscrete, in primis quelle dei cronisti, ma non riservato abbastanza da non esser diventato una mossa esplicita sullo scacchiere geopolitico. Resta il fatto che il "corridoio Imec" è ancora una intenzione più che un asse commerciale effettivamente esistente: vedremo quali sviluppi avrà. È da aggiungere che nel frattempo l'interscambio fra Italia e India è cresciuto parecchio. In cifre: da uno standard attorno ai 9 miliardi di euro nella seconda metà del decennio scorso ai 14-15 degli ultimi anni. Con l'export italiano in India che, secondo i dati del ministro degli esteri italiano, è focalizzato principalmente sui macchinari (39,2%) mentre l'import italiano dall'India si sventaglia soprattutto fra metalli di base (17,7%), prodotti chimici (15,9%) e tessili (12,7%). L'Ispi, l'istituto che si occupa di politica internazionale, in un dossier del 2023 indicava in «un ponte per le startup e una rinnovata cooperazione nei settori della difesa e delle energie rinnovabili» il frutto economico dell'intesa che la presidente del consiglio Giorgia Meloni ha raggiunto con il primo ministro indiano Narendra Modi: un balzo in avanti nei rapporti fra le due economie, visto che la premier italiana - riporta l'Ispi - già dal suo debutto sulla scena internazionale «ha deciso di elevare a "partenariato strategico", sigillato anche dall'adesione dell'Italia alla "Indo-Pacific Oceans Initiative", piattaforma di cooperazione per la sicurezza nell'Indo-Pacifico promossa dal governo indiano». Se pensiamo che nella prima metà del decennio scorso Italia e India se l'erano dette di tutti i colori per la vicenda dei due fucilieri della Marina Militare arrestati dalla polizia indiana per aver sparato a pescatori indiani. Se son rose fioriranno, se sono photo-opportunity no. Torniamo all'oggi e alla missione del viceministro. Lo facciamo per segnalare che ha incontrato il ministro per il trasporto stradale Harsh Malhotra e gli ha promesso collaborazione «per una mobilità più efficiente, connessa e rispettosa dell'ambiente». Idem nel colloquio a tu per tu con un altro ministro, quello delle ferrovie, Ravneet Singh: obiettivo lo sviluppo dell'alta velocità ferroviaria in India e sinergie industriali

La Gazzetta Marittima

Trieste

e tecnologiche tra le imprese.

Parte servizio regolare connessione Volkswagen-Cina via Venezia

Dal 28 ottobre Il **Porto** di **Venezia** si conferma come uno snodo logistico fondamentale, collegando l'Europa centrale e orientale con i mercati del Far East. Prende avvio da oggi, 28 ottobre, il servizio regolare che connette la prima fabbrica europea di Volkswagen, che ha sede a Bratislava in Slovacchia, con i porti cinesi. Le auto prodotte a Bratislava giungono via treno al Terminal Tencara, posto alla fine del Canale Industriale Sud a **Porto Marghera**, vengono disposte sui piazzali appena realizzati e imbarcate sulle navi delle compagnie armatoriali Glovis e Cosco dirette in Cina. Il servizio marittimo di linea per Volkswagen inizia con toccata nave prevista ogni quindici giorni per arrivare a regime già a partire da gennaio 2026, con una nave a settimana e l'arrivo di circa 20 treni a settimana. A regime si stima un volume annuo di circa 100.000 veicoli in transito per il **Porto** di **Venezia**. Il trasporto delle auto è operato per oltre il 90% via treno, con benefici rilevanti sotto il profilo dell'abbattimento delle emissioni di Co2. Il servizio di linea tra **Venezia** e Far East vanta un transit time di circa 30 giorni. Diventa operativo quindi un sito, finora occupato da aree dismesse, raccordate alla rete ferroviaria e riconvertite a funzioni logistiche. Un risultato possibile anche grazie alla Zona Logistica Semplificata (Zls), istituita a **Porto Marghera** per semplificare le procedure doganali e amministrative, favorendo l'insediamento di nuove attività produttive e logistiche. La Zls ha consentito, infatti, di ridurre i tempi di attesa per autorizzare l'insediamento di questa nuova attività. A seguito dell'autorizzazione, il Terminal Tencara ha investito significativamente nella propria infrastruttura per acquisire un ruolo rilevante nel settore automotive internazionale. La costruzione della nuova banchina di poco inferiore ai 300 metri lineari, consente oggi l'ormeggio di navi di grandi dimensioni, garantendo adeguata capacità alle operazioni di carico. Parallelamente, sono stati realizzati nuovi piazzali logistici con una superficie complessiva superiore ai 27 ettari, garantendo sia a Volkswagen che alle altre case automobilistiche un servizio logistico efficiente ed ottimale e offrendo ai clienti una gestione puramente intermodale con scambio nave/treno. "Il risultato raggiunto oggi conferma le potenzialità del **Porto** di **Venezia**. Potenzialità che dobbiamo essere in grado di esprimere pienamente. La Zls si è certamente dimostrata una leva strategica per attrarre investimenti in aree altrimenti dismesse e sviluppare nuove opportunità economiche nel territorio. Così come gli investimenti in corso e programmati da parte di AdSP vanno nella direzione, giusta, di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie e intermodali a servizio dell'efficienza dei traffici. Ora dobbiamo fare in modo di rilanciare, pienamente, una sinergia strategica dell'intero sistema logistico del Veneto che valorizzi il ruolo



Dal 28 ottobre Il Porto di Venezia si conferma come uno snodo logistico fondamentale, collegando l'Europa centrale e orientale con i mercati del Far East. Prende avvio da oggi, 28 ottobre, il servizio regolare che connette la prima fabbrica europea di Volkswagen, che ha sede a Bratislava in Slovacchia, con i porti cinesi. Le auto prodotte a Bratislava giungono via treno al Terminal Tencara, posto alla fine del Canale Industriale Sud a Porto Marghera, vengono disposte sui piazzali appena realizzati e imbarcate sulle navi delle compagnie armatoriali Glovis e Cosco dirette in Cina. Il servizio marittimo di linea per Volkswagen inizia con toccata nave prevista ogni quindici giorni per arrivare a regime già a partire da gennaio 2026, con una nave a settimana e l'arrivo di circa 20 treni a settimana. A regime si stima un volume annuo di circa 100.000 veicoli in transito per il Porto di Venezia. Il trasporto delle auto è operato per oltre il 90% via treno, con benefici rilevanti sotto il profilo dell'abbattimento delle emissioni di Co2. Il servizio di linea tra Venezia e Far East vanta un transit time di circa 30 giorni. Diventa operativo quindi un sito, finora occupato da aree dismesse, raccordate alla rete ferroviaria e riconvertite a funzioni logistiche. Un risultato possibile anche grazie alla Zona Logistica Semplificata (Zls), istituita a Porto Marghera per semplificare le procedure doganali e amministrative, favorendo l'insediamento di nuove attività produttive e logistiche. La Zls ha consentito, infatti, di ridurre i tempi di attesa per autorizzare l'insediamento di questa nuova attività. A seguito dell'autorizzazione, il Terminal Tencara ha investito significativamente nella propria infrastruttura per acquisire un ruolo rilevante nel settore automotive internazionale. La costruzione della nuova banchina di poco inferiore ai 300 metri lineari, consente oggi l'ormeggio di navi di

di **Venezia** quale nodo portuale di rilevanza europea in piena connessione con i nodi interportuali, altrettanto rilevanti, della nostra Regione" dice il Commissario Straordinario AdSP MAS, Matteo Gasparato. "Oggi celebriamo un'idea che diventa realtà. Per il nostro gruppo **Venezia** è un **porto** strategico, un **porto** che abbiamo scelto per raggiungere obiettivi rilevanti, sotto il profilo della sostenibilità ambientale, connettendo la produzione dell'Europa centrale e orientale con l'Asia e sotto il profilo commerciale, potendo garantire ai nostri clienti tempi ridotti" afferma Peter Hörndlein, responsabile della logistica veicoli di Volkswagen Group Logistics.

Da Venezia alla Cina: il viaggio delle Volkswagen dalle banchine venete

Un volume annuo di circa 100.000 veicoli in transito per il porto

Giulia Sarti

VENEZIA Il porto di Venezia che si appresta ad avere a tutti gli effetti il suo presidente, Matteo Gasparato, oggi segna un momento importante nel traffico auto. A Giugno, era stato l'allora presidente Fulvio Lino di Blasio in occasione del Transport logistic a Monaco a annunciare la scelta dello scalo come nuovo hub portuale in Italia per i veicoli del gruppo Volkswagen. E oggi prende avvio il servizio regolare che connette la prima fabbrica europea di Volkswagen, che ha sede a Bratislava in Slovacchia, con i porti cinesi. Le auto giungeranno via treno al Terminal Tencara, posto alla fine del Canale Industriale Sud a Porto Marghera, per essere poi disposte sui piazzali appena realizzati e imbarcate sulle navi delle compagnie armatoriali Glovis e Cosco dirette in Cina. Il servizio marittimo di linea prenderà il via con toccata nave prevista ogni quindici giorni, poi, a Gennaio, arriverà a regime con una nave a settimana e l'arrivo di circa 20 treni a settimana. Si stima così un volume annuo di circa 100.000 veicoli in transito per il porto di Venezia con il trasporto auto operato per oltre il 90% via treno, con benefici rilevanti sotto il profilo dell'abbattimento delle emissioni di CO2. Il servizio di linea permetterà di connettere Venezia e Far East con un transit time di circa 30 giorni. Il sito di stoccaggio diventa operativo, dopo essere stato occupato da aree dismesse, raccordate alla rete ferroviaria e riconvertite a funzioni logistiche. Un risultato possibile anche grazie alla Zona Logistica Semplificata (ZLS), istituita a Porto Marghera per semplificare le procedure doganali e amministrative, favorendo l'insediamento di nuove attività produttive e logistiche. La ZLS ha consentito, infatti, di ridurre i tempi di attesa per autorizzare l'insediamento di questa nuova attività. A seguito dell'autorizzazione, il Terminal Tencara ha investito significativamente nella propria infrastruttura per acquisire un ruolo rilevante nel settore automotive internazionale. La costruzione della nuova banchina di poco inferiore ai 300 metri lineari, consente oggi l'ormeggio di navi di grandi dimensioni, garantendo adeguata capacità alle operazioni di carico. Parallelamente, sono stati realizzati nuovi piazzali logistici con una superficie complessiva superiore ai 27 ettari, garantendo sia a Volkswagen che alle altre case automobilistiche un servizio logistico efficiente ed ottimale e offrendo ai clienti una gestione puramente intermodale con scambio nave/treno. Il risultato raggiunto oggi conferma le potenzialità del porto di Venezia è il commento del Commissario Straordinario dell'AdSp del mar Adriatico settentrionale, Matteo Gasparato. Potenzialità che dobbiamo essere in grado di esprimere pienamente. La ZLS si è certamente dimostrata una leva strategica per attrarre investimenti in aree altrimenti dismesse e sviluppare nuove opportunità economiche nel territorio. Così come gli investimenti in corso e programmati da parte dell'AdSp vanno nella direzione, giusta, di sviluppo delle infrastrutture ferroviarie e intermodali a servizio dell'efficienza



Messaggero Marittimo

Venezia

dei traffici. Ora dobbiamo fare in modo di rilanciare, pienamente, una sinergia strategica dell'intero sistema logistico del Veneto che valorizzi il ruolo di Venezia quale nodo portuale di rilevanza europea in piena connessione con i nodi interportuali, altrettanto rilevanti, della nostra Regione. In questo modo riusciremo a dimostrare concretamente, come successo oggi, che siamo in grado di contendere quei mercati europei che consentiranno, al nostro sistema portuale, di crescere ancora di più domani. Per Peter Hörndlein, responsabile della logistica veicoli di Volkswagen Group Logistics oggi un'idea diventa realtà. Per il nostro gruppo Venezia è un porto strategico, un porto che abbiamo scelto per raggiungere obiettivi rilevanti, sotto il profilo della sostenibilità ambientale, connettendo la produzione dell'Europa centrale e orientale con l'Asia e sotto il profilo commerciale, potendo garantire ai nostri clienti tempi ridotti. Voglio ringraziare tutti i soggetti coinvolti in questo progetto, in particolare l'Autorità di Sistema portuale per la collaborazione istituzionale e il terminal per la collaborazione operativa e le opere realizzate. Mi auguro per il porto di Venezia un futuro brillante. Il nuovo terminal I vantaggi per la società saranno i tempi di consegna ridotti verso alcuni stabilimenti propri, soprattutto quelli del sud della Germania e per i viaggi verso l'Estremo oriente che si associa alla riduzione dei costi e delle emissioni. Per arrivare all'operazione di oggi l'AdSp aveva concesso alla piemontese Vezzani per i prossimi 25 anni alcune aree destinate al nuovo traffico: l'area ex SIRMA, la darsena terminale del Canale Industriale Sud, che comprende l'accosto SIRMA e la fascia demaniale retrostante. L'area è destinata alle operazioni portuali di imbarco e sbarco di veicoli rotabili, tra cui autovetture nuove o usate, nonché veicoli commerciali, industriali e agricoli. incluse anche le attività di movimentazione, deposito, magazzinaggio, distribuzione, gestione terminalistica e logistica intermodale, per un totale di circa 10 mila posti auto.

Ship Mag

Venezia

Porto Marghera, operativo il servizio fra la Volkswagen di Bratislava e i porti cinesi attraverso il terminal Tencara

Le vetture dello stabilimento slovacco raggiungeranno Venezia via ferrovia, verranno stoccate nei piazzali del canale Industriale Sud e caricate sulle navi di Glovis e Cosco dirette nel Far East Venezia - Il porto di Venezia diventa ponte tra l'industria automobilistica dell'Europa centrale e i mercati asiatici. Da questa settimana è operativo il servizio regolare che collega la fabbrica Volkswagen di Bratislava, in Slovacchia, con i porti cinesi attraverso il terminal Tencara di Porto Marghera. Le vetture prodotte nello stabilimento slovacco raggiungeranno Venezia via ferrovia, verranno stoccate nei nuovi piazzali del canale Industriale Sud e caricate sulle navi delle compagnie Glovis e Cosco dirette verso il Far East. Il servizio, al momento con cadenza quindicinale, entrerà a regime da gennaio 2026 con una nave a settimana e un flusso di circa venti treni in arrivo ogni sette giorni. A pieno regime il volume stimato è di circa 100 mila veicoli l'anno in transito per Venezia. Oltre il 90% del trasporto avviene su rotaia, scelta che - sottolinea il gruppo tedesco - consente un taglio significativo delle emissioni di CO rispetto al trasporto stradale. Il tempo di viaggio complessivo tra Marghera e i porti cinesi è di circa 30 giorni, un risultato che posiziona il porto lagunare come uno snodo competitivo nel network intercontinentale del gruppo dell'automotive. Il progetto rappresenta anche un passo importante nella riqualificazione delle aree industriali dismesse di Porto Marghera. Il sito Tencara, raccordato alla rete ferroviaria, è stato riconvertito a uso logistico grazie anche alla Zona Logistica Semplificata (Zls), che ha permesso di velocizzare le procedure autorizzative e doganali. Il terminal ha realizzato una nuova banchina di quasi 300 metri lineari, capace di accogliere navi di grandi dimensioni, e nuovi piazzali per oltre 27 ettari destinati alle operazioni di carico e stoccaggio. Le infrastrutture consentono una gestione intermodale completa, con passaggio diretto nave-treno e un servizio logistico calibrato sulle esigenze dell'automotive internazionale. "Il risultato raggiunto oggi conferma le potenzialità del Porto di Venezia - ha commentato Matteo Gasparato, commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale - La Zls si è rivelata una leva strategica per attrarre investimenti e riattivare aree dismesse. Ora dobbiamo rafforzare la sinergia con gli interporti del Veneto per fare di Venezia un nodo logistico di rilevanza europea, capace di competere sui mercati continentali". Soddisfazione anche da parte di Volkswagen. "Oggi celebriamo un'idea che diventa realtà - ha dichiarato Peter Hörndlein, responsabile della logistica veicoli di Volkswagen Group Logistics - Venezia è per noi un porto strategico: ci permette di connettere la produzione dell'Europa centrale e orientale con l'Asia in tempi più rapidi e con minore impatto ambientale. Ringrazio l'Autorità portuale per la collaborazione istituzionale e il terminal per le opere realizzate.



Le vetture dello stabilimento slovacco raggiungeranno Venezia via ferrovia, verranno stoccate nei piazzali del canale Industriale Sud e caricate sulle navi di Glovis e Cosco dirette nel Far East Venezia - Il porto di Venezia diventa ponte tra l'industria automobilistica dell'Europa centrale e i mercati asiatici. Da questa settimana è operativo il servizio regolare che collega la fabbrica Volkswagen di Bratislava, in Slovacchia, con i porti cinesi attraverso il terminal Tencara di Porto Marghera. Le vetture prodotte nello stabilimento slovacco raggiungeranno Venezia via ferrovia, verranno stoccate nei nuovi piazzali del canale Industriale Sud e caricate sulle navi delle compagnie Glovis e Cosco dirette verso il Far East. Il servizio, al momento con cadenza quindicinale, entrerà a regime da gennaio 2026 con una nave a settimana e un flusso di circa venti treni in arrivo ogni sette giorni. A pieno regime il volume stimato è di circa 100 mila veicoli l'anno in transito per Venezia. Oltre il 90% del trasporto avviene su rotaia, scelta che - sottolinea il gruppo tedesco - consente un taglio significativo delle emissioni di CO₂ rispetto al trasporto stradale. Il tempo di viaggio complessivo tra Marghera e i porti cinesi è di circa 30 giorni, un risultato che posiziona il porto lagunare come uno snodo competitivo nel network intercontinentale del gruppo dell'automotive. Il progetto rappresenta anche un passo importante nella riqualificazione delle aree industriali dismesse di Porto Marghera. Il sito Tencara, raccordato alla rete ferroviaria, è stato riconvertito a uso logistico grazie anche alla Zona Logistica Semplificata (Zls), che ha permesso di velocizzare le procedure autorizzative e doganali. Il terminal ha realizzato una nuova banchina di quasi 300 metri lineari, capace di accogliere navi di grandi dimensioni, e nuovi piazzali per oltre 27 ettari destinati alle operazioni di carico e stoccaggio. Le infrastrutture consentono una gestione intermodale completa, con passaggio diretto nave-treno e un servizio logistico calibrato sulle

Ship Mag

Venezia

Ci auguriamo per Venezia un futuro brillante".

FHP Group: eseguito il closing dell'operazione di acquisizione dell'80% del Terminal BuT di Savona

(FERPRESS) Roma, 29 OTT FHP Group espressione di F2i SGR facendo seguito al comunicato stampa diffuso in data 21 luglio 2025, comunica che oggi, essendosi realizzate le condizioni sospensive previste dal contratto sottoscritto, ha avuto luogo il closing dell'operazione di acquisizione dell'80% di BuT, società attiva nella logistica nel settore delle rinfuse bianche e grigie (fertilizzanti, minerali di ferro, carbonato di sodio, rinfuse a destinazione agricola e industriale) che vanta una esperienza pluridecennale nelle merci prevalentemente destinate ai mercati del Nord e Nord-Ovest della Penisola. Contestualmente la società viene ridenominata FHP Terminal Savona. Il terminal di Savona si aggiungerà agli 8 gestiti da FHP nei porti di Carrara, Livorno, Monfalcone, Marghera e Chioggia e ai 4 terminal terrestri (Fiorenzuola d'Arda, Inconronata, Piedimonte San Germano e Villa Selva) già operati per le attività intermodali ferroviarie del Gruppo. FHP Group, grazie ai suoi 1.000 collaboratori, ogni anno movimentata circa 10 milioni di tonnellate di merci nei propri porti e, con una flotta composta da oltre 55 locomotori e oltre 1.200 carri ferroviari, percorre in Europa oltre 6 milioni di km via ferrovia. [dc]



Ship Mag

Savona, Vado

Fhp Group, closing dell'acquisizione dell'80% della savonese BuT

La società, attiva nella logistica delle rinfuse bianche e grigie, cambia denominazione e diventa Fhp Terminal **Savona Savona** - Fhp Group - espressione di F2i Sgr - ha annunciato il closing dell'operazione di acquisizione dell'80% di BuT, società attiva nella logistica nel settore delle rinfuse bianche e grigie (fertilizzanti, minerali di ferro, carbonato di sodio, rinfuse a destinazione agricola e industriale). La società vanta un'esperienza pluridecennale nelle merci prevalentemente destinate ai mercati del Nord e Nord-Ovest della Penisola. Contestualmente la società viene ridenominata Fhp Terminal **Savona**. Il terminal di **Savona** si aggiungerà agli 8 gestiti da Fhp nei porti di Carrara, Livorno, Monfalcone, Marghera e Chioggia e ai 4 terminal terrestri (Fiorenzuola d'Arda, Inconronata, Piedimonte San Germano e Villa Selva) già operati per le attività intermodali ferroviarie del gruppo. Fhp Group, grazie ai suoi 1.000 collaboratori, ogni anno movimentata circa 10 milioni di tonnellate di merci nei propri porti e, con una flotta composta da oltre 55 locomotori e oltre 1.200 carri ferroviari, percorre in Europa oltre 6 milioni di km via ferrovia.



Shipping Italy

Savona, Vado

Closing firmato per l'acquisizione di But da parte di Fhp

Porti Il terminal di **Savona** diventerà l'ottava piattaforma portuale gestita dal gruppo guidato da Paolo Cornetto di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Essendosi realizzate le condizioni sospensive previste dal contratto sottoscritto, ha avuto luogo il closing dell'operazione di acquisizione dell'80% di But" Lo ha reso noto Fhp group, branch portuale del fondo d'investimento F2i, che a luglio aveva preannunciato l'acquisizione della società terminalistica savonese attiva nella logistica nel settore delle rinfuse bianche e grigie (fertilizzanti, minerali di ferro, carbonato di sodio, rinfuse a destinazione agricola e industriale) ora destinata ad esser ridenominata Fhp Terminal **Savona**. Il terminal di **Savona** si aggiungerà agli 8 gestiti da Fhp nei porti di Carrara, Livorno, Monfalcone, Marghera e Chioggia e ai 4 terminal terrestri (Fiorenzuola d'Arda, Inconata, Piedimonte San Germano e Villa Selva) già operati per le attività intermodali ferroviarie del Gruppo. Fhp Group, grazie ai suoi 1.000 collaboratori, ogni anno movimentata circa 10 milioni di tonnellate di merci nei propri porti e, con una flotta composta da oltre 55 locomotori e oltre 1.200 carri ferroviari, percorre in Europa oltre 6 milioni di km via ferrovia.

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

Shipping Italy

Closing firmato per l'acquisizione di But da parte di Fhp



10/29/2025 18:27

Nicola Capuzzo

Porti Il terminal di Savona diventerà l'ottava piattaforma portuale gestita dal gruppo guidato da Paolo Cornetto di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Essendosi realizzate le condizioni sospensive previste dal contratto sottoscritto, ha avuto luogo il closing dell'operazione di acquisizione dell'80% di But" Lo ha reso noto Fhp group, branch portuale del fondo d'investimento F2i, che a luglio aveva preannunciato l'acquisizione della società terminalistica savonese attiva nella logistica nel settore delle rinfuse bianche e grigie (fertilizzanti, minerali di ferro, carbonato di sodio, rinfuse a destinazione agricola e industriale) ora destinata ad esser ridenominata Fhp Terminal Savona. Il terminal di Savona si aggiungerà agli 8 gestiti da Fhp nei porti di Carrara, Livorno, Monfalcone, Marghera e Chioggia e ai 4 terminal terrestri (Fiorenzuola d'Arda, Inconata, Piedimonte San Germano e Villa Selva) già operati per le attività intermodali ferroviarie del Gruppo. Fhp Group, grazie ai suoi 1.000 collaboratori, ogni anno movimentata circa 10 milioni di tonnellate di merci nei propri porti e, con una flotta composta da oltre 55 locomotori e oltre 1.200 carri ferroviari, percorre in Europa oltre 6 milioni di km via ferrovia. 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.

Genova Today

Genova, Voltri

Nel porto di Genova arriva il biocarburante diesel per il trasporto marittimo, novità 'green'

Al 100% da materie prime rinnovabili, è disponibile con consegne dirette dal deposito alle navi tramite bettolina 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 nel **porto di Genova**, dove sono attivi accordi per la fornitura a primari operatori dello shipping. La novità riguarda anche il **porto** di Ravenna ed entro fine 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. GenovaToday è in caricamento.



Ponte elicoidale, nuovi problemi: viabilità modificata e rischio caos traffico, cosa sta succedendo

Di chi è il ponte, chi ha il compito di monitorare la struttura, come e perché è stato deciso di regolare il traffico chiudendo una corsia. Problemi sul ponte elicoidale di San Benigno, con modifiche alla circolazione per lavori fino al 30 aprile 2026: durante le ispezioni, infatti, nei giorni scorsi sono emerse criticità che hanno reso necessarie alcune misure per ridurre i carichi. Nello specifico, la carreggiata nel tratto tra lungomare Canepa e la sopraelevata e il casello autostradale è stata ridotta da tre a due corsie, ma si tratta di una zona nevralgica e il rischio di caos traffico è dietro l'angolo. Nuove criticità nell'infrastruttura. A spiegare cos'è successo, nel dettaglio, è il vicesindaco di Genova Alessandro Terrile che ha risposto a un'interrogazione di Marco Mesmaeker (M5s) ieri in consiglio comunale. Innanzitutto occorre precisare che il ponte elicoidale è di proprietà di **Autorità portuale**, in concessione ad Aspi per i lavori di riqualificazione del nodo di San Benigno. Il cantiere è portato avanti dalla ditta Amplia Infrastructures. **Autorità portuale** e Autostrade da tempo monitorano le strutture che già in passato hanno portato alla necessità di limitare il peso a 44 tonnellate, riducendo le corsie. E nei giorni scorsi è arrivata un'altra "doccia fredda": "La risultanza di un recente monitoraggio effettuato da Autostrade per l'Italia - commenta Terrile - ha evidenziato ulteriori criticità nell'infrastruttura che hanno portato Aspi e Amplia a dichiarare che non è più possibile mantenere le tre corsie di marcia". Perché le due corsie disponibili saranno dedicate a chi deve dirigersi verso levante. È intervenuto anche il Comune per regolare la viabilità nelle due corsie rimanenti, ed è scelto di destinare le due corsie disponibili a chi deve dirigersi verso levante (quindi casello e centro città): "Questa decisione - spiega Terrile - serve a consentire il deflusso verso il centro, le autostrade e gli ospedali, limitare il congestionamento di lungomare Canepa e di tutta la viabilità cittadina". In più, in questo modo si spera di non appesantire il ponente già in sofferenza a causa delle lunghe code ai varchi portuali. Se sarà necessario, in ogni caso, l'amministrazione apporterà ulteriori modifiche. Il Comune non conosce il livello di criticità del ponte elicoidale "Il Comune - precisa il vicesindaco - è competente solo per la regolazione del traffico, quindi interviene solo in base all'allarme lanciato dal concedente **Autorità portuale** e dal concessionario Autostrade per l'Italia, ma non ha gli elementi per capire il livello di criticità dell'infrastruttura e quali interventi siano necessari per risolvere il problema. Ma visto che la limitazione al traffico incide parecchio sulla normale viabilità cittadina, solleciteremo **Autorità portuale** e Aspi perché intervengano in modo definitivo sull'infrastruttura". GenovaToday è in caricamento.



Mingozzi (Sapir): "Cesare Mambelli fu imprenditore e politico esemplare, impegnato nella crescita del porto di Ravenna"

Il 30 ottobre 1995 moriva Cesare Mambelli . Il presidente del Terminal Container Giannantonio Mingozzi lo ha ricordato con parole cariche di stima: "figura tra le piu' significative della Cooperazione, ma anche dirigente del PRI come segretario di **Ravenna** e consigliere comunale, pubblico amministratore impegnato nella crescita di Sapir e nella realizzazione di Ridracoli. Lo sviluppo dell'Acmar e del Consorzio Ciro Menotti lo hanno visto protagonista come figura insostituibile ed autorevole del mondo cooperativo in un'epoca nella quale la credibilità delle persone unite ai valori civici erano i tratti fondamentali per essere ascoltati ad ogni livello". "Cesare - continua Mingozzi - fu protagonista del successo di ACMAR come cooperativa tra le prime in Italia e sono sicuro che lo sarebbe anche oggi per un positivo risanamento ed una ripresa coraggiosa dell'impresa come si sta verificando; ma non dobbiamo dimenticare il ruolo politico nel quale ha guidato i repubblicani ravennati in momenti elettorali complicati, ma positivi nei risultati, per un partito che aveva in Ugo La Malfa e poi in Giovanni Spadolini i più autorevoli protagonisti nazionali". "Voglio ricordare - conclude Mingozzi - l'impegno di Mambelli per la

salvaguardia del Capanno Garibaldi ma soprattutto come amministratore di Sapir e difensore della realizzazione di Ridracoli perchè senza quella grande diga e l'opera successiva a servizio di tutta la Romagna avremmo affrontato anni di grandi difficoltà per il turismo e per la collettività in generale: se oggi la nostra economia, il **porto** in particolare, vivono momenti di sviluppo e di crescita garantendo efficienza e qualità nei servizi lo si deve anche a protagonisti della storia recente che ci hanno lasciato troppo presto, come Cesare, ma che hanno caratterizzato un'epoca ed ai quali dobbiamo grande riconoscenza, rispetto e gratitudine". Leggi anche tribuna politica Fusignani (PRI **Ravenna**): "A 30anni dalla scomparsa, ricordiamo Cesare Mambelli figura luminosa nella memoria repubblicana e cooperativa".



Fusignani (PRI Ravenna): "A 30anni dalla scomparsa, ricordiamo Cesare Mambelli figura luminosa nella memoria repubblicana e cooperativa"

Il 30 ottobre 1995 ci lasciava Cesare Mambelli: la sua famiglia perdeva un affetto carissimo, la cooperazione un dirigente di assoluta qualità e il PRI una luce che avrebbe contribuito ad illuminare i repubblicani nei travagli politici degli anni successivi. A trent'anni dalla sua scomparsa, la sua figura resta luminosa nella memoria repubblicana e cooperativa, non solo di **Ravenna**, ma anche a livello regionale e nazionale. Uomo di indubbio spessore umano e di profondo rigore morale, seppe essere politico senza faziosità, cooperatore senza tornaconto, repubblicano senza compromessi. Un esempio raro, che ancora oggi ci interroga e ci ispira. Fu Direttore di ACMAR, la più importante cooperativa di produzione e lavoro dell'AGCI, contribuendo a radicare la cooperazione nel tessuto economico e sociale della città con visione, sobrietà e spirito comunitario. Con lui la cooperazione non fu mai autoreferenziale, ma divenne strumento di crescita condivisa e di responsabilità sociale. I suoi punti di riferimento furono sempre due: il PRI, di cui fu segretario politico comunale, e l'AGCI, di cui fu vicepresidente nazionale. Tuttavia, il suo amore più grande fu per ACMAR, che diresse con grande competenza, onestà, saggezza e pragmatismo. Il suo essere geometra lo era nel senso pieno del termine, uomo abituato a dare forma concreta alle idee. Fu un vero geometra di campagna, non nel senso anagrafico ma in quello operativo, capace di affrontare i problemi direttamente sul campo, nel cantiere. A lui deve molto anche l'AGCI che, se oggi è ancora viva e vitale, lo deve anche all'opera che seppe svolgere proprio Cesare Mambelli. Mambelli era un uomo di strategia, capace di vedere oltre il velo del momento. Seppe tessere rapporti fra mondi repubblicani talvolta conflittuali, interpretando con intelligenza i legami fra economia e politica, nella convinzione, tutta lamalfiana, che lo sviluppo di una comunità nasca dall'equilibrio tra libertà, responsabilità e solidarietà. Luciano Zignani, già presidente nazionale dell'AGCI, lo definiva con affetto e ammirazione "un borghese romantico e sensibile, riservato e prudente ma risoluto nell'azione". Io aggiungo che fu un borghese illuminato ma con l'animo di un uomo del popolo e, per questo, un grande dirigente di lavoratori perché profondo conoscitore del lavoro più duro, che aveva provato sulla propria pelle. Seppe vivere tutta la sua vita fra tradizione e innovazione, con la coerenza dei vecchi mazziniani e lo sguardo dritto al futuro dei nuovi grandi del suo tempo. La sua opera fu sempre orientata a garantire il futuro del Partito Repubblicano Italiano e del Movimento Cooperativo Repubblicano, per il bene della sua comunità, dei repubblicani e dei soci-lavoratori. Nella sua lunga militanza nel PRI fu segretario comunale, consigliere comunale e assessore, sempre animato da garbo, riservatezza e fermezza di principi. Uomo di equilibrio, sapeva tenere insieme le differenze, ricucire le fratture, interpretare con sensibilità gli umori della base. Senza proclami, ma con operosa dedizione.



Il 30 ottobre 1995 ci lasciava Cesare Mambelli: la sua famiglia perdeva un affetto carissimo, la cooperazione un dirigente di assoluta qualità e il PRI una luce che avrebbe contribuito ad illuminare i repubblicani nei travagli politici degli anni successivi. A trent'anni dalla sua scomparsa, la sua figura resta luminosa nella memoria repubblicana e cooperativa, non solo di Ravenna, ma anche a livello regionale e nazionale. Uomo di indubbio spessore umano e di profondo rigore morale, seppe essere politico senza faziosità, cooperatore senza tornaconto, repubblicano senza compromessi. Un esempio raro, che ancora oggi ci interroga e ci ispira. Fu Direttore di ACMAR, la più importante cooperativa di produzione e lavoro dell'AGCI, contribuendo a radicare la cooperazione nel tessuto economico e sociale della città con visione, sobrietà e spirito comunitario. Con lui la cooperazione non fu mai autoreferenziale, ma divenne strumento di crescita condivisa e di responsabilità sociale. I suoi punti di riferimento furono sempre due: il PRI, di cui fu segretario politico comunale, e l'AGCI, di cui fu vicepresidente nazionale. Tuttavia, il suo amore più grande fu per ACMAR, che diresse con grande competenza, onestà, saggezza e pragmatismo. Il suo essere geometra lo era nel senso pieno del termine, uomo abituato a dare forma concreta alle idee. Fu un vero geometra di campagna, non nel senso anagrafico ma in quello operativo, capace di affrontare i problemi direttamente sul campo, nel cantiere. A lui deve molto anche l'AGCI che, se oggi è ancora viva e vitale, lo deve anche all'opera che seppe svolgere proprio Cesare Mambelli. Mambelli era un uomo di strategia, capace di vedere oltre il velo del momento. Seppe tessere rapporti fra mondi repubblicani talvolta conflittuali, interpretando con intelligenza i legami fra economia e politica, nella convinzione, tutta lamalfiana, che lo sviluppo di una comunità nasca dall'equilibrio tra libertà, responsabilità e solidarietà. Luciano Zignani, già presidente nazionale dell'AGCI, lo definiva con affetto e ammirazione "un borghese romantico e sensibile, riservato e prudente ma risoluto nell'azione". Io aggiungo che fu un borghese illuminato ma con l'animo di un uomo del popolo e, per questo, un grande dirigente di lavoratori perché profondo conoscitore del lavoro più duro, che aveva provato sulla propria pelle. Seppe vivere tutta la sua vita fra tradizione e innovazione, con la coerenza dei vecchi mazziniani e lo sguardo dritto al futuro dei nuovi grandi del suo tempo. La sua opera fu sempre orientata a garantire il futuro del Partito Repubblicano Italiano e del Movimento Cooperativo Repubblicano, per il bene della sua comunità, dei repubblicani e dei soci-lavoratori. Nella sua lunga militanza nel PRI fu segretario comunale, consigliere comunale e assessore, sempre animato da garbo, riservatezza e fermezza di principi. Uomo di equilibrio, sapeva tenere insieme le differenze, ricucire le fratture, interpretare con sensibilità gli umori della base. Senza proclami, ma con operosa dedizione.

Ricordo bene come il rispetto nei suoi confronti fosse naturale e non imposto. Anche i più giovani, naturalmente portati al pronome confidenziale, gli si rivolgevano con il "lei". Tra questi anch'io, allora giovane consigliere di circoscrizione, membro delle direzioni provinciale e comunale e segretario della Sezione Mazzini di Castiglione, che all'epoca contava 120 iscritti, gli davo del "lei". Non per distanza o timore, ma per stima profonda e sincero riconoscimento della sua autorevolezza morale. Negli anni Sessanta, Settanta e Ottanta, quando la politica era dominata dalla forza dei grandi partiti di massa, come il PCI, la DC e il PSI di Craxi, spesso inclini alla retorica e all'autoreferenzialità, Mambelli seppe distinguersi per misura e sostanza. Fu un vero uomo di contenuti e di visione: mai sopra le righe, ma sempre incisivo; mai urlato, ma sempre ascoltato. La sua scomparsa avvenne in un momento cruciale, quando il PRI, motore di Alleanza per **Ravenna**, aveva portato al ballottaggio il neonato Partito Democratico della Sinistra, erede del PCI travolto dalle macerie del Muro di Berlino. Mambelli fu testimone e attore di quella stagione e oggi, ne sono certo, sarebbe contento di vedere l'Edera ancora protagonista a **Ravenna**, coerente nella sua vocazione riformista e autonomista, e ACMAR in piedi, viva e resiliente come la città a cui ha dato tanto. In un'epoca come la nostra, in cui la politica appare spesso povera di cultura e di visione, la figura di Cesare Mambelli ci ricorda che si può servire la comunità con sobrietà, competenza e ideali saldi. Viviamo in un tempo in cui il confronto pubblico è travolto dalla superficialità e dalla violenza verbale dei social, divenuti moltiplicatori di un'ignoranza orgogliosamente esibita e urlata. In questo scenario stride ancor più la distanza con la sobria consapevolezza di uomini come Mambelli, che facevano della misura, della riflessione e della competenza il loro stile di vita e di impegno. Forse sarebbe disorientato davanti alla barbarie comunicativa e al discredito delle istituzioni, ma saprebbe comunque ritrovare la via del confronto, del progetto e della ricostruzione, come ha sempre fatto. In questo anniversario, nel suo ricordo, mi piace concludere con una citazione di Ugo La Malfa, che ben lo rappresenta: "La politica non è conquista del potere, ma esercizio di responsabilità." E Mambelli la responsabilità l'ha esercitata tutta, con coerenza, dignità e amore per la sua città, per la sua Edera, per la sua ACMAR. Eugenio Fusignani, Segretario regionale PRI Emilia-Romagna Legga anche **Porto** di **Ravenna** Mingozzi (Sapir): "Cesare Mambelli fu imprenditore e politico esemplare, impegnato nella crescita del **porto** di **Ravenna**".

Legacoop Romagna: "ZLS di Ravenna può sostenere la crescita mentre il Pil rallenta e l'inflazione cresce"

Lucchi: "Le aree collegate al porto di Ravenna, possono diventare un traino per l'intero Paese" I dati dell'Osservatorio provinciale dell'economia, presentati il 27 ottobre, hanno evidenziato la stagnazione della crescita che attraversa tutto il Paese, non risparmiando la provincia di Ravenna. Dopo un 2025 a quota +0,4%, nel 2026 è previsto un aumento del Pil della provincia di Ravenna dello 0,9%, due centesimi in più rispetto all'Italia, in linea con l'andamento regionale. Ma negli ultimi quattro anni (2021-2025), l'inflazione in questo territorio è cresciuta del 19,1%, determinando una diminuzione in termini reali delle retribuzioni pari all'8%. In 10 anni, dal 2015 a oggi, le assunzioni a tempo indeterminato sono passate dal 15% all'8%. In questo quadro, Legacoop Romagna sottolinea il ruolo fondamentale che può giocare la Zona Logistica Semplificata, mettendo in connessione il tessuto produttivo e la rete logistica tra pianura - responsabile del 70% del valore aggiunto provinciale - e aree collinari: "Secondo un approccio prudente, la ZLS potrebbe portare ad un aumento degli investimenti del 10% all'anno, con un aumento delle imprese pari al 5,3%, un aumento degli addetti del 46% e del fatturato del 58,3%, un raddoppio delle esportazioni e un incremento del valore aggiunto pari al 36,7%".

"Condividiamo - sottolinea il Presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi - le considerazioni del Presidente della CCIAA di Ferrara e Ravenna, Giorgio Guberti, sull'importanza di dare corpo e concretezza alla ZLS: si tratta di un'opportunità che riguarda tutta l'Italia, dopo 20 anni di crescita stagnante. La ZLS è una "briscola" che occorre giocare al meglio. Le aree collegate al porto di Ravenna, possono diventare un traino per l'intero Paese, anche nell'ottica di creare ponti verso nuovi mercati internazionali dopo i dazi di Trump. Occorre sfruttare questa opportunità al meglio, con investimenti, facilitazioni, riduzioni dei tempi e delle burocrazie". "Il lavoro di analisi realizzato dall'Osservatorio Provinciale dell'economia - commenta il Coordinatore territoriale per Ravenna di Legacoop Romagna, Mirco Bagnari - ci consente di progettare le basi per una crescita equa, di prospettiva e solida per la nostra provincia. È evidente, come stiamo sostenendo da tempo, che è necessario superare l'arretratezza infrastrutturale che caratterizza la provincia di Ravenna e la Romagna, cogliendo tutte le opportunità collegate allo sviluppo della Zona Logistica Semplificata".



Lucchi: "Le aree collegate al porto di Ravenna, possono diventare un traino per l'intero Paese" I dati dell'Osservatorio provinciale dell'economia, presentati il 27 ottobre, hanno evidenziato la stagnazione della crescita che attraversa tutto il Paese, non risparmiando la provincia di Ravenna. Dopo un 2025 a quota +0,4%, nel 2026 è previsto un aumento del Pil della provincia di Ravenna dello 0,9%, due centesimi in più rispetto all'Italia, in linea con l'andamento regionale. Ma negli ultimi quattro anni (2021-2025), l'inflazione in questo territorio è cresciuta del 19,1%, determinando una diminuzione in termini reali delle retribuzioni pari all'8%. In 10 anni, dal 2015 a oggi, le assunzioni a tempo indeterminato sono passate dal 15% all'8%. In questo quadro, Legacoop Romagna sottolinea il ruolo fondamentale che può giocare la Zona Logistica Semplificata, mettendo in connessione il tessuto produttivo e la rete logistica tra pianura - responsabile del 70% del valore aggiunto provinciale - e aree collinari: "Secondo un approccio prudente, la ZLS potrebbe portare ad un aumento degli investimenti del 10% all'anno, con un aumento delle imprese pari al 5,3%, un aumento degli addetti del 46% e del fatturato del 58,3%, un raddoppio delle esportazioni e un incremento del valore aggiunto pari al 36,7%". "Condividiamo - sottolinea il Presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi - le considerazioni del Presidente della CCIAA di Ferrara e Ravenna, Giorgio Guberti, sull'importanza di dare corpo e concretezza alla ZLS: si tratta di un'opportunità che riguarda tutta l'Italia, dopo 20 anni di crescita stagnante. La ZLS è una "briscola" che occorre giocare al meglio. Le aree collegate al porto di Ravenna, possono diventare un traino per l'intero Paese, anche nell'ottica di creare ponti verso nuovi mercati internazionali dopo i dazi di Trump. Occorre sfruttare questa opportunità al meglio, con investimenti, facilitazioni, riduzioni dei tempi e delle burocrazie". "Il lavoro di analisi realizzato dall'Osservatorio Provinciale dell'economia - commenta il Coordinatore territoriale per Ravenna di Legacoop Romagna, Mirco Bagnari - ci consente di progettare le basi per una crescita equa, di prospettiva e solida per la nostra provincia. È evidente, come stiamo sostenendo da tempo, che è necessario superare l'arretratezza infrastrutturale che caratterizza la provincia di Ravenna e la Romagna, cogliendo tutte le opportunità collegate allo sviluppo della Zona Logistica Semplificata".

Il Nautilus

Livorno

A Livorno, evento di disseminazione e valutazione dei risultati del progetto europeo NextTrain.Ports

Ieri, a Livorno, presso la Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, si è svolto un evento di disseminazione e valutazione del progetto europeo NeXTrain.PortS, finanziato dal programma Erasmus+ 2021-2027 e realizzato in partenariato tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (capofila), la Fundación Valenciaport, lo STC Group di Rotterdam, l'Università del Pireo, il Centro di Formazione Logistica e Intermodale del **porto** di **Venezia**, il Centro di competenza Start 4.0 di Genova e Provincia di Livorno Sviluppo. Durante l'evento sono stati presentati i risultati dell'analisi condotta per individuare i profili professionali coinvolti nei processi di innovazione nei porti europei, che costituiscono la base per la definizione di nuovi percorsi formativi. Le imprese e istituzioni del cluster portuale e intermodale dei paesi partner di competenza hanno avuto un ruolo centrale nella definizione delle traiettorie di sviluppo del settore, confermando l'importanza della collaborazione tra mondo produttivo e formazione. L'iniziativa ha visto la partecipazione di rappresentanti istituzionali, esperti del settore e numerose imprese portuali e del settore intermodale, che hanno contribuito attivamente alla discussione con proposte e riflessioni sui fabbisogni formativi e sulle competenze necessarie per affrontare le sfide della digitalizzazione e della transizione energetica. Il prossimo step del progetto si svolgerà presso il **Porto** di **Venezia** dal 24 al 28 ottobre, seguita da ulteriori attività nei porti di Valencia, Rotterdam e Pireo. Queste esperienze offriranno ai partecipanti l'opportunità di confrontarsi su buone pratiche e di sperimentare direttamente nuovi metodi e strumenti tecnologici, tra cui soluzioni immersive e applicazioni di realtà aumentata, con l'obiettivo di rafforzare le competenze professionali, promuovere l'innovazione nei processi operativi e gestionali tramite nuovi modelli formativi. L'evento ha rappresentato un momento di confronto concreto e costruttivo, confermando il ruolo strategico della formazione nella trasformazione sostenibile e digitale del sistema portuale europeo. "Il progetto NeXTrain.PortS rappresenta un passo decisivo verso la costruzione di un ecosistema portuale europeo più innovativo, sostenibile e competitivo" ha dichiarato il dirigente promozione e formazione dell'AdSP MTS, Claudio Capuano, che ha aggiunto: "Grazie alla collaborazione con le imprese e all'utilizzo di tecnologie immersive, stiamo definendo nuovi standard formativi capaci di rispondere alle sfide del futuro".



Ieri, a Livorno, presso la Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, si è svolto un evento di disseminazione e valutazione del progetto europeo NeXTrain.PortS, finanziato dal programma Erasmus+ 2021-2027 e realizzato in partenariato tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (capofila), la Fundación Valenciaport, lo STC Group di Rotterdam, l'Università del Pireo, il Centro di Formazione Logistica e Intermodale del porto di Venezia, il Centro di competenza Start 4.0 di Genova e Provincia di Livorno Sviluppo. Durante l'evento sono stati presentati i risultati dell'analisi condotta per individuare i profili professionali coinvolti nei processi di innovazione nei porti europei, che costituiscono la base per la definizione di nuovi percorsi formativi. Le imprese e istituzioni del cluster portuale e intermodale dei paesi partner di competenza hanno avuto un ruolo centrale nella definizione delle traiettorie di sviluppo del settore, confermando l'importanza della collaborazione tra mondo produttivo e formazione. L'iniziativa ha visto la partecipazione di rappresentanti istituzionali, esperti del settore e numerose imprese portuali e del settore intermodale, che hanno contribuito attivamente alla discussione con proposte e riflessioni sui fabbisogni formativi e sulle competenze necessarie per affrontare le sfide della digitalizzazione e della transizione energetica. Il prossimo step del progetto si svolgerà presso il Porto di Venezia dal 24 al 28 ottobre, seguita da ulteriori attività nei porti di Valencia, Rotterdam e Pireo. Queste esperienze offriranno ai partecipanti l'opportunità di confrontarsi su buone pratiche e di sperimentare direttamente nuovi metodi e strumenti tecnologici, tra cui soluzioni immersive e applicazioni di realtà aumentata, con l'obiettivo di rafforzare le competenze professionali, promuovere l'innovazione nei processi operativi e gestionali tramite nuovi modelli formativi. L'evento ha rappresentato un momento di confronto concreto e costruttivo, confermando il ruolo strategico della

La simbiosi non riguarda solo Nemo e l'anemone ma anche porto e industria

Livorno: il Comune, l'Asa e la Confindustria firmano il patto sull'esempio danese **LIVORNO**. La chiamano "simbiosi industriale" e, in certo qual modo, "copia" quanto accade nella natura: organismi che incrociano le loro esistenze appoggiandosi l'uno all'altro per scambiarsi qualcosa di utile reciprocamente. Non è un artificio retorico per far partire l'articolo: se ne è parlato presentando il progetto, sottolineando che «nel mondo industriale la simbiosi diventa principio ispiratore di una nuova economia fondata sulla cooperazione e sul riutilizzo intelligente delle risorse, una delle chiavi della transizione ecologica». Da leggere così: è «un approccio che trasforma gli scarti di un'azienda in risorse per un'altra, valorizzando energia residua, sottoprodotti e materiali di recupero. In questo modo, ciò che prima era "rifiuto" diventa opportunità, generando benefici ambientali, economici e sociali». Il Comune di **Livorno**, l'ha messo nero su bianco il patto con l'ex municipalizzata Asaa (acquedotto depurazione fogne) e Confindustria Toscana Centro e Costa (delegazione di **Livorno**): è un protocollo d'intesa, tre anni di durata, per far decollare «un nuovo modello di sviluppo sostenibile». Con un obiettivo, dicono da Palazzo

Civico: trasformare il territorio in «un laboratorio di simbiosi industriale, dove imprese, istituzioni e mondo della ricerca collaborano per costruire un'economia più circolare, efficiente e innovativa». Le azioni da intraprendere: una sinergia per: ottimizzare i processi industriali, migliorare la logistica e il trasferimento di conoscenze generando vantaggi in termini di sviluppo sostenibile del territorio; attivare percorsi di simbiosi industriale («con il sistema produttivo locale o con attrazione di nuovi investimenti») puntando all'obiettivo del ciclo produttivo a circuito chiuso; favorire il dialogo e le sinergie possibili tra gli attori coinvolte dalle iniziative; coinvolgere la cittadinanza, le imprese e tutti gli attori locali nel processo di attuazione del progetto "Simbiosi Industriale"; creare nuovi percorsi virtuosi di collaborazione tra aziende, enti e altre parti interessate per creare reti di simbiosi e condividere le migliori pratiche. Con quali soldi? Intanto, con un versamento annuo di 15mila euro (totale 45mila euro in tre). Come anticipato, il progetto era stato illustrato in anteprima alla "Biennale dell'Acqua e del Mare" nel maggio scorso: ora - si annuncia da parte del municipio - entra nella fase operativa. I tre soggetti si sono suddivisi i compiti: Asa selezionerà un professionista di riconosciuta esperienza al quale «affidare la realizzazione di uno studio approfondito». Tema: la "mappatura delle aree portuali e retro-portuali per disegnare nuovi scenari di simbiosi a geometrie variabili da porre alla base delle politiche di reindustrializzazione di **Livorno** con una visione strategica di lungo periodo". Confindustria si è impegnata a mettere a disposizione nella propria sede lo spazio dove questo professionista incaricato da Asa svolgerà la propria attività.



Livorno: il Comune, l'Asa e la Confindustria firmano il patto sull'esempio danese **LIVORNO**. La chiamano "simbiosi industriale" e, in certo qual modo, "copia" quanto accade nella natura: organismi che incrociano le loro esistenze appoggiandosi l'uno all'altro per scambiarsi qualcosa di utile reciprocamente. Non è un artificio retorico per far partire l'articolo: se ne è parlato presentando il progetto, sottolineando che «nel mondo industriale la simbiosi diventa principio ispiratore di una nuova economia fondata sulla cooperazione e sul riutilizzo intelligente delle risorse, una delle chiavi della transizione ecologica». Da leggere così: è «un approccio che trasforma gli scarti di un'azienda in risorse per un'altra, valorizzando energia residua, sottoprodotti e materiali di recupero. In questo modo, ciò che prima era "rifiuto" diventa opportunità, generando benefici ambientali, economici e sociali». Il Comune di Livorno, l'ha messo nero su bianco il patto con l'ex municipalizzata Asaa (acquedotto depurazione fogne) e Confindustria Toscana Centro e Costa (delegazione di Livorno): è un protocollo d'intesa, tre anni di durata, per far decollare «un nuovo modello di sviluppo sostenibile». Con un obiettivo, dicono da Palazzo Civico: trasformare il territorio in «un laboratorio di simbiosi industriale, dove imprese, istituzioni e mondo della ricerca collaborano per costruire un'economia più circolare, efficiente e innovativa». Le azioni da intraprendere: una sinergia per: ottimizzare i processi industriali, migliorare la logistica e il trasferimento di conoscenze generando vantaggi in termini di sviluppo sostenibile del territorio; attivare percorsi di simbiosi industriale («con il sistema produttivo locale o con attrazione di nuovi investimenti») puntando all'obiettivo del ciclo produttivo a circuito chiuso; favorire il dialogo e le sinergie possibili tra gli attori coinvolti dalle iniziative; coinvolgere la cittadinanza, le imprese e tutti gli attori locali nel processo di attuazione del progetto "Simbiosi Industriale"; creare nuovi percorsi virtuosi di

La Gazzetta Marittima

Livorno

Il Comune metterà a disposizione le proprie competenze e professionalità interne per la attività di informazione (e il conseguente eventuale coordinamento dei procedimenti amministrativo/burocratici necessari per il prosieguo delle attività definite dal protocollo). Presentando il progetto, è stato fatto rilevare che questo modello di cooperazione è «già consolidato in diversi Paesi europei»: punta a «ridurre sprechi, emissioni e costi di gestione» e, al tempo stesso, a incentivare «nuove occasioni di crescita, innovazione e competitività». Secondo quanto sottolineato a Palazzo Civico, con la firma dell'accordo il Comune di **Livorno** si candida ad essere «punto di riferimento per la simbiosi industriale in Toscana, un luogo dove la collaborazione tra pubblico e privato diventa il motore della transizione verde e di una nuova economia delle relazioni». Queste le parole del sindaco livornese Luca Salvetti: «La firma di questo protocollo rappresenta un primo, concreto passo verso una transizione ecologica reale e fruibile, che rafforza la sostenibilità del nostro territorio e apre nuove opportunità per imprese e cittadini. L'Amministrazione Comunale ha costruito in questi anni, e siamo il primo Comune italiano a farlo, un quadro complessivo: una sorta di "cassetta degli attrezzi" ideando il piano di azione della transizione ecologica. Tutti e tre i soggetti firmatari possono concorrere allo sviluppo del territorio, ma con un riferimento all'economia più circolare, efficiente e innovativa». Questo l'appello di Piero Neri, presidente della delegazione di **Livorno** di Confindustria Toscana Centro e Costa: richiama l'attenzione dei decisori su un tema che potrebbe rappresentare l'inizio di un nuovo capitolo dello sviluppo economico della città di **Livorno**. «La reindustrializzazione concreta con infrastrutture strategiche finalmente cantierabili e una politica portuale-logistica coerente con i corridoi delle reti di Trasporto Trans-europee (Ten-T) deve essere messa al centro dell'agenda di governo dei prossimi anni». La parola chiave - innovazione - trova così nella transizione energetica e nella economia circolare due ponti verso il futuro, capaci di proiettare **Livorno** al centro di una nuova politica industriale capace di stimolare nuove imprese e servizi ad alto valore aggiunto, con ricadute positive su salari e produttività. Ecco la dichiarazione di Stefano Taddia, presidente di Asa: «L'azienda pone al centro delle sue politiche industriali la sostenibilità intesa nel senso più ampio, quindi ambientale, ma anche sociale, economico. Devo dire che la simbiosi industriale sposa perfettamente questa sensibilità: risponde non solo alla necessità di rispetto dell'ambiente, ma anche all'esigenza di reperire risorse che scarseggiano, dunque diviene necessario attingere agli scarti e trasformarli». Aggiungendo poi: «L'idea che ci ha spinto a firmare il protocollo è quella di lavorare per dare al nostro territorio una opportunità di crescita dal punto di vista dell'innovazione, dal punto di vista della sostenibilità, della transizione, diventando un posto migliore dove fare industria con vantaggi di crescita sociale per tutti». Taddia ricorda che l'Asa ha «una lunga esperienza in tema di simbiosi»: a tal proposito, cita il progetto Asa Solvay di Arethusa che risale al 2002 ed è una simbiosi industriale perfetta con il riuso delle acque. In 20 anni circa cinquanta milioni di metri cubi di acque che vengono dalla depurazione sono state usate dalla Solvay salvaguardando le falde». La presentazione

La Gazzetta Marittima

Livorno

del progetto di simbiosi targato **Livorno** è stata anche l'occasione per guardare a chi questa esperienza l'ha vissuta davvero. «L'esempio di come la simbiosi industriale possa tradursi in un potente motore di sviluppo sociale ed economico - viene spiegato - arriva dalla Danimarca: a Kalundborg, già dagli anni '60, è stato avviato un progetto di simbiosi industriale che oggi rappresenta un modello di riferimento e ha trasformato la città portuale in un motore di sviluppo regionale». In che modo? Prese forma «la prima rete di scambi di acqua, materiali ed energia: un vero e proprio network di imprese che, sostenuto inizialmente dalla volontà e dalla visione dei suoi stessi imprenditori, scelse di fondare la propria collaborazione sul principio della simbiosi industriale». È nata mettendo al centro la questione dell'approvvigionamento idrico, ma poi tale collaborazione «si è progressivamente evoluta fino a includere lo scambio di materiali e risorse energetiche». A questo punto, «partendo dalla semplice logica della circolarità», aziende come Abb, Novo Nordisk, Saint Gobain, Boehringer Ingelheim hanno «trasformato una piccola cittadina costiera in una delle aree dove si crea il più alto valore aggiunto della Danimarca». È stato ricordato che la sola Novo Nordisk che produce semaglutidine, il farmaco antiobesità, ha oggi «un valore superiore a 500 miliardi, il più alto d'Europa dopo il sorpasso su Louis Vuitton».

L'ammiraglio (quasi) livornese che guiderà la trasformazione della Marina militare

Chi è Giuseppe Berutti Bergotto e perché deve interessarci il Polo nazionale della subacquea Classe '63, compleanno nello stesso giorno di un uomo con un certo curriculum nel guidare squadre tricolori come il ct Azeglio Vicini: in certo qual modo anche la "squadra" che dovrà guidare l'ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto - la Marina militare del nostro Paese - dovrà fare parecchi gol. Ma a differenza degli azzurri al Mundial qui parliamo di migliaia e migliaia di persone. Probabilmente di origini torinesi, risulta che il nuovo numero uno della Marina sia livornese d'adozione, è sicuro che almeno in certi periodi abbia vissuto a **Livorno**: è stato in Accademia Navale per laurearsi in scienze marittime e navali dal 1982 al 1986 ed è tornato nell'istituzione militare del lungomare labronico ma come comandante della 4° e 5° Classe a cavallo fra il 2001 e il 2003. In realtà, più spesso, se è vero che ha visitato lo stabilimento Drass e a **Livorno** gli operatori economici lo ricordano a incontri del mondo marittimo-navale: compreso quello in cui più di qualche anno illustrava le ragioni strategiche della proiezione globale che avrebbe dovuto avere la Marina Militare in nome della salvaguardia del Paese, non più semplicemente presidiando i confini ma capendo che c'è un interesse fondamentale a proteggere i super-cavi sottomarini dai quali passano fantastiliardi di dati. Lo strano caso dei misteriosi guasti ai super-cavi Per far capire che le minacce ibride erano già allora il presente non aveva avuto bisogno del "fuoco amico" contro il gasdotto North Stream che ha contribuito a mettere in ginocchio l'economia tedesca (insieme al mai abbastanza chiarito scandalo del "Diesel-gate"). In quella sede - non sto a spiegare qui come mi ero imbucato - parlò dei guasti che capitano a tali super-cavi che sono le "autostrade digitali" dalle quali transitano le transazioni finanziarie con flussi al di là di ogni immaginazione. Con pacatezza spiegò quanti erano stati i black out l'anno precedente e su 22 guasti incomprensibili un certo qual "sospetto" (lui usò un termine più denotativo e meno "giornalese", ma ci siamo capiti). Finora sembra che la grande stampa nazionale o anche le testate online specializzate abbiano dedicato a questa nomina meno attenzione che all'eventuale infortunio del gatto di mister Allegri: è vero che era già il numero due dell'ammiraglio Credendino, ma mi pare un errore immaginarlo come il solito avvicendamento burocratico per cui si slitta in alto di una casella e il capo di stato maggiore è sostituito a tempo debito dal numero due, che vedrà arrivare come vice l'ex numero tre. Repubblica: una scelta di continuità Unica eccezione ma con quasi 24 ore di ritardo Gianluca Di Feo su "Repubblica": anche lui, al pari di fonti da me interpellate, parla di «scelta di continuità» nel nome dell'esigenza di «portare avanti le riforme varate dal predecessore negli anni più straordinari nella storia della nostra flotta militare». Poi si mettono in fila gli elementi del cambiamento di paradigma, visto che «dal 2022 le missioni si



Chi è Giuseppe Berutti Bergotto e perché deve interessarci il Polo nazionale della subacquea Classe '63, compleanno nello stesso giorno di un uomo con un certo curriculum nel guidare squadre tricolori come il ct Azeglio Vicini: in certo qual modo anche la "squadra" che dovrà guidare l'ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto - la Marina militare del nostro Paese - dovrà fare parecchi gol. Ma a differenza degli azzurri al Mundial qui parliamo di migliaia e migliaia di persone. Probabilmente di origini torinesi, risulta che il nuovo numero uno della Marina sia livornese d'adozione, è sicuro che almeno in certi periodi abbia vissuto a Livorno: è stato in Accademia Navale per laurearsi in scienze marittime e navali dal 1982 al 1986 ed è tornato nell'istituzione militare del lungomare labronico ma come comandante della 4° e 5° Classe a cavallo fra il 2001 e il 2003. In realtà, più spesso, se è vero che ha visitato lo stabilimento Drass e a Livorno gli operatori economici lo ricordano a incontri del mondo marittimo-navale: compreso quello in cui più di qualche anno illustrava le ragioni strategiche della proiezione globale che avrebbe dovuto avere la Marina Militare in nome della salvaguardia del Paese, non più semplicemente presidiando i confini ma capendo che c'è un interesse fondamentale a proteggere i super-cavi sottomarini dai quali passano fantastiliardi di dati. Lo strano caso dei misteriosi guasti ai super-cavi Per far capire che le minacce ibride erano già allora il presente non aveva avuto bisogno del "fuoco amico" contro il gasdotto North Stream che ha contribuito a mettere in ginocchio l'economia tedesca (insieme al mai abbastanza chiarito scandalo del "Diesel-gate"). In quella sede - non sto a spiegare qui come mi ero imbucato - parlò dei guasti che capitano a tali super-cavi che sono le "autostrade digitali" dalle quali transitano le transazioni finanziarie con flussi al di là di ogni immaginazione. Con pacatezza spiegò quanti erano stati i black out l'anno precedente e su 22 guasti incomprensibili un certo qual "sospetto"

La Gazzetta Marittima

Livorno

sono moltiplicate»: anzitutto la necessità di controllare la presenza russa nel Mediterraneo, cresciuta nella prima fase dell'invasione dell'Ucraina con unità che hanno compiuto manovre persino nell'Adriatico, sottomarini e tanti battelli spia.; il sabotaggio del gasdotto Nord Stream ha posto il problema di vigilare sulle reti che trasportano energia e dati nei fondali, imponendo una radicale trasformazione nel settore subacqueo; la spedizione europea nel Mar Rosso a protezione del traffico mercantile minacciato dagli Houthi che ha impegnato i nostri marinai in azioni di combattimento contro droni e missili lanciati dai miliziani yemeniti; il primo schieramento di un "carrier strike group" guidato dalla portaerei Cavour nell'Indopacifico, nuovo scenario delle attività Nato. In realtà, la figura dell'ammiraglio Berutti Bergotto è quella che sta alla guida del Polo nazionale della dimensione subacquea (Pns) che individua nelle profondità marine il "rettangolo di gioco" in cui si giocherà la partita decisiva nei prossimi decenni (così come nello spazio): dunque, per evitare di trovarsi impreparati a rincorrere gli eventi per metterci una pezza come sembrerebbe esser accaduto sul fronte della difesa da attacchi cyber, è stata strutturata una sorta di "santa alleanza" fra istituzioni pubbliche, apparati militari (ovviamente a cominciare dalla Marina), i colossi dell'industria pubblica come Fincantieri e Leonardo più una galassia di aziende private, talvolta start-up, le reti del sapere che si coagulano nei poli di ricerca e all'interno delle università per costituire una difesa di tipo nuovo rispetto al mutare delle condizioni dei possibili attacchi. Il cambiamento nel profondo (e non si parla degli abissi) È uno dei cambiamenti delle "strutture profonde" del Sistema Paese più rilevanti che si siano compiute nell'ultimo decennio: l'equivalente, per rilevanza, di una "legge Fornero" (anche se l'impatto sociale è ovviamente assai minore) eppure sostanzialmente quasi sconosciuta, rimasta cioè confinata nell'ambito degli addetti ai lavori. Qualcosa che ha radici più lontane della sterzata politica a destra con il governo Meloni, è un cammino che il Paese ha intrapreso da un pezzo, senza troppi sussulti al cambiar delle coalizioni di governo (anche se formalmente il Polo in quanto tale ha il "certificato di nascita" datato 12 dicembre 2023, cioè con Meloni premier e Crosetto alla difesa). Per capire di cosa stiamo parlando: in genere, la macchina dello Stato ha la reattività di un bradipo addormentato, nel caso del Polo nazionale della dimensione subacquea - come ricorda il neo-capo di stato maggiore della Marina Militare in una intervista a "StartMag" - a tre mesi dall'inaugurazione erano già stata messa in pista una prima infornata di bandi e, a distanza di sei mesi, un altro poker di bandi, sia l'uno che l'altro round già assegnati. Nessuno s'immagina più i cosacchi che abbeverano i cavalli in piazza San Pietro, è più facile che la minaccia colpisca dalle telecomunicazioni aeree o negli abissi, e magari faccia saltare connessioni, disturbi reti indispensabili per il funzionamento della quotidianità (ospedali, acquedotti, centrali e le varie infrastrutture critiche). Al timone del Polo nazionale della dimensione subacquea L'ammiraglio Giuseppe Berutti Bergotto ha dalla sua il fatto di aver conosciuto dall'interno le trasformazioni iniziate dal predecessore, ammiraglio Enrico Credendino, e anche, nell'ultimo tratto, di aver fatto esperienza diretta delle pianificazioni strategiche a dimensione di Sistema Italia, non

La Gazzetta Marittima

Livorno

solo come struttura militare agli ordini di una gerarchia con "greche" e "stellette" ma anche come costruzione di un network allargato alla società civile. Guardando, come detto dallo stesso Berutti Bergotto nella citata intervista, a: potenziare la ricerca tecnico-scientifica, stimolare l'innovazione tecnologica, incrementare la competitività dell'industria nazionale, tutelare al contempo la proprietà intellettuale associata». Ecco, è il lavoro di una "squadra" allargata e non del solo Berutti Bergotto ma, a quanto è dato sapere, lui ne è stato in buona misura fra gli artefici e i registi. Per indicare le coordinate di quel che il Polo della subacquea è vale la pena di ripescare sul quotidiano confindustriale "Sile 24 Ore" le parole dell'ammiraglio Cristiano Nervi, direttore del Pns e del Ccssn (Centro di supporto e sperimentazione navale della Marina). Indica un paio di cose da fare: la «creazione di una rete infrastrutturale subacquea per il monitoraggio, in tempo reale, dei fondali». Come? Sfruttando «le dorsali di cavi per telecomunicazioni esistenti»: la fibra ottica può funzionare «anche come sensore» e questi consentirà di tenere gli occhi aperti su quel che si muove sott'acqua lo «sviluppo di un veicolo subacqueo multifunzione per operazioni militari, civili e industriali». Quale? Esiste già, è «il "Flatfish" di Saipem che opera a 3mila metri di profondità». Però adesso è costituito con componenti di provenienza straniera, l'obiettivo è essere autosufficiente produrle tutte nel nostro Paese. Prof nell'Accademia della Marina americana Beninteso, questo è solo un aspetto - certo molto rilevante - del curriculum del nuovo numero uno della Marina militare. Ad esempio, a distanza di qualche anno dai primi imbarchi sulle fregate "Libeccio" e "Maestrale", dal '98 per quattro anni ha insegnato astronomia e navigazione nell'Accademia Navale della Marina militare statunitense ad Annapolis. Poco più tardi ha comandato la fregata lanciamissili "Scirocco" e in tale veste ha partecipato a «numerosi attività operative» nell'ambito della Nato. Al rientro ha curato le attività di allestimento del cacciatorpediniere "Andrea Doria": ne assumerà «il comando dal 2007 al 2010». È nella seconda metà dello scorso decennio che per Berutti Bergotto arriva una serie di incarichi di comando: dal luglio 2016 per quasi un anno e mezzo al vertice della Seconda Divisione Navale e Comitmarfor, un comando di ambito Nato. Il passo successivo è l'incarico di "force commander" dell'operazione europea "Eunavformed Sophia2 per contrastare il traffico illecito di uomini ed armi nel Nord Africa. Dopo esser stato comandante marittimo della Capitale e capo ufficio affari generali dello Stato Maggiore della Marina e esserne stato direttore del personale militare, nel dicembre di quattro anni fa - appena dopo la nomina dell'ammiraglio Credendino come capo di stato maggiore della Marina militare, Berutti Bergotto diventa sottocapo di stato maggiore. Il resto è storia di adesso. Mauro Zucchelli.

A Livorno l'evento europeo NextTrain.Ports

Formazione e innovazione al centro del futuro dei porti

Andrea Puccini

LIVORNO Formazione, innovazione e sostenibilità: tre pilastri sempre più interconnessi nel processo di trasformazione del sistema portuale europeo. È questo il messaggio emerso a Livorno, nella suggestiva cornice della Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, durante l'evento di disseminazione e valutazione dei risultati del progetto europeo NeXTrain.PortS, finanziato dal programma Erasmus+ 2021/2027. Promosso dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale capofila del partenariato il progetto coinvolge la Fundación Valenciaport, lo STC Group di Rotterdam, l'Università del Pireo, il Centro di Formazione Logistica e Intermodale del porto di Venezia, il Centro di competenza Start 4.0 di Genova e Provincia di Livorno Sviluppo. I risultati del progetto: nuovi profili per porti sempre più innovativi Durante l'incontro sono stati illustrati i risultati dell'analisi condotta per individuare i profili professionali coinvolti nei processi di innovazione nei porti europei, una mappa delle competenze che servirà a costruire nuovi percorsi formativi dedicati ai lavoratori del cluster portuale e intermodale. Un lavoro condiviso con imprese e istituzioni dei Paesi partner, che hanno contribuito attivamente alla definizione delle traiettorie di sviluppo del settore, confermando quanto la collaborazione tra mondo produttivo e formazione sia cruciale per guidare la transizione digitale ed energetica. Imprese, istituzioni e formazione: un dialogo costruttivo L'evento ha visto la partecipazione di rappresentanti istituzionali, esperti e numerose imprese del comparto portuale e logistico, protagonisti di un confronto vivace sui fabbisogni formativi emergenti. Dalla digitalizzazione dei processi alla sostenibilità ambientale, le discussioni hanno messo in luce la necessità di aggiornare le competenze professionali per affrontare un mercato sempre più tecnologico, automatizzato e competitivo. Prossime tappe: Venezia, Valencia, Rotterdam e Pireo Il percorso di NeXTrain.PortS proseguirà dal 24 al 28 ottobre al Porto di Venezia, dove si terrà la prossima sessione di lavori, seguita da ulteriori attività nei porti di Valencia, Rotterdam e Pireo. Queste esperienze offriranno ai partecipanti l'opportunità di condividere buone pratiche, sperimentare nuovi strumenti tecnologici come soluzioni immersive e applicazioni di realtà aumentata e contribuire alla creazione di modelli formativi più dinamici, orientati all'innovazione e alla sostenibilità. Capuano: Un passo decisivo per un ecosistema portuale europeo più competitivo A chiudere i lavori, l'intervento di Claudio Capuano, dirigente promozione e formazione dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale: Il progetto NeXTrain.PortS rappresenta un passo decisivo verso la costruzione di un ecosistema portuale europeo più innovativo, sostenibile e competitivo. Grazie alla collaborazione con le imprese e all'utilizzo di tecnologie immersive, stiamo definendo nuovi standard formativi capaci di rispondere alle sfide del futuro. L'incontro di Livorno ha così confermato il ruolo strategico della formazione come motore di



Messaggero Marittimo

Livorno

innovazione, strumento essenziale per accompagnare la trasformazione digitale e sostenibile dei porti europei.

Port News

Livorno

Formazione e innovazione, un legame stretto

Ieri, a Livorno, presso la Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, si è svolto un evento di disseminazione e valutazione del progetto europeo NeXTrain.PortS, finanziato dal programma Erasmus+ 2021-2027 e realizzato in partenariato tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (capofila), la Fundación Valenciaport, lo STC Group di Rotterdam, l'Università del Pireo, il Centro di Formazione Logistica e Intermodale del **porto** di **Venezia**, il Centro di competenza Start 4.0 di Genova e Provincia di Livorno Sviluppo. Durante l'evento sono stati presentati i risultati dell'analisi condotta per individuare i profili professionali coinvolti nei processi di innovazione nei porti europei, che costituiscono la base per la definizione di nuovi percorsi formativi. Le imprese e istituzioni del cluster portuale e intermodale dei paesi partner di competenza hanno avuto un ruolo centrale nella definizione delle traiettorie di sviluppo del settore, confermando l'importanza della collaborazione tra mondo produttivo e formazione. L'iniziativa ha visto la partecipazione di rappresentanti istituzionali, esperti del settore e numerose imprese portuali e del settore intermodale, che hanno contribuito attivamente

alla discussione con proposte e riflessioni sui fabbisogni formativi e sulle competenze necessarie per affrontare le sfide della digitalizzazione e della transizione energetica. Il prossimo step del progetto si svolgerà presso il **Porto** di **Venezia** dal 24 al 28 ottobre, seguita da ulteriori attività nei porti di Valencia, Rotterdam e Pireo. Queste esperienze offriranno ai partecipanti l'opportunità di confrontarsi su buone pratiche e di sperimentare direttamente nuovi metodi e strumenti tecnologici, tra cui soluzioni immersive e applicazioni di realtà aumentata, con l'obiettivo di rafforzare le competenze professionali, promuovere l'innovazione nei processi operativi e gestionali tramite nuovi modelli formativi. L'evento ha rappresentato un momento di confronto concreto e costruttivo, confermando il ruolo strategico della formazione nella trasformazione sostenibile e digitale del sistema portuale europeo. Il progetto NeXTrain.PortS rappresenta un passo decisivo verso la costruzione di un ecosistema portuale europeo più innovativo, sostenibile e competitivo ha dichiarato il dirigente promozione e formazione dell'AdSP MTS, Claudio Capuano, che ha aggiunto: Grazie alla collaborazione con le imprese e all'utilizzo di tecnologie immersive, stiamo definendo nuovi standard formativi capaci di rispondere alle sfide del futuro.



Ship Mag

Piombino, Isola d' Elba

T. Mariotti inizia a Piombino la costruzione della prima unità Mtc-Mtf per la Marina

Nel porto toscano la cerimonia di posa della chiglia e delle moneta per la nave destinata alla manutenzione del Servizio Fari e del Segnalamento Marittimo, nonché al trasporto di mezzi, personale e carichi Piombino - A venti giorni dal varo, a **Genova**, della nave Olterra, la nuova unità della Marina Militare italiana per il soccorso di sommergibili, operazioni subacquee speciali e protezione delle infrastrutture sottomarine critiche, T. Mariotti (parte del gruppo **Genova** Industrie Navali) celebra un'altra tappa nel segmento delle costruzioni di unità per la Marina. Oggi a Piombino, infatti, presso i cantieri navali Pim (Piombino Industrie Marittime) si è svolta la cerimonia di posa della chiglia e posa delle moneta della prima delle due unità Mtc-Mtf (Mar241), navi per la Marina militare destinate all'attività di manutenzione del Servizio Fari e del Segnalamento Marittimo, nonché il trasporto di mezzi, personale e carichi solidi e liquidi in acque nazionali e internazionali. Due passaggi che tradizionalmente segnano l'avvio ufficiale della costruzione. La posa delle monete, simbolo dell'unione tra armatore e cantiere, è stato accompagnato dalla prima saldatura strutturale sul blocco di chiglia, a testimonianza dell'inizio delle attività di costruzione. Progettate con un elevato livello di flessibilità e versatilità operativa, le due unità potranno svolgere una vasta gamma di missioni, grazie anche alla possibilità di imbarcare moduli "deployable" nella zona poppiera di lavoro, adattandosi rapidamente a differenti esigenze operative. "Oggi cominciamo la costruzione della prima della serie di navi ausiliarie di piccole dimensioni di tipo Moto Trasporto Costiero e Assistenza Fari destinate alla flotta della Marina Militare - ha detto Marco Ghiglione, amministratore delegato di T. Mariotti nel suo intervento - Un segmento che ci interessa molto e con il quale inauguriamo i nuovi spazi Pim, un ulteriore asset del Gruppo **Genova** Industrie Navali che aumenta la nostra competitività, confermando la scelta di valorizzare il territorio".



Nel porto toscano la cerimonia di posa della chiglia e delle moneta per la nave destinata alla manutenzione del Servizio Fari e del Segnalamento Marittimo, nonché al trasporto di mezzi, personale e carichi Piombino - A venti giorni dal varo, a Genova, della nave Olterra, la nuova unità della Marina Militare italiana per il soccorso di sommergibili, operazioni subacquee speciali e protezione delle infrastrutture sottomarine critiche, T. Mariotti (parte del gruppo Genova Industrie Navali) celebra un'altra tappa nel segmento delle costruzioni di unità per la Marina. Oggi a Piombino, infatti, presso i cantieri navali Pim (Piombino Industrie Marittime) si è svolta la cerimonia di posa della chiglia e posa delle moneta della prima delle due unità Mtc-Mtf (Mar241), navi per la Marina militare destinate all'attività di manutenzione del Servizio Fari e del Segnalamento Marittimo, nonché il trasporto di mezzi, personale e carichi solidi e liquidi in acque nazionali e internazionali. Due passaggi che tradizionalmente segnano l'avvio ufficiale della costruzione. La posa delle monete, simbolo dell'unione tra armatore e cantiere, è stato accompagnato dalla prima saldatura strutturale sul blocco di chiglia, a testimonianza dell'inizio delle attività di costruzione. Progettate con un elevato livello di flessibilità e versatilità operativa, le due unità potranno svolgere una vasta gamma di missioni, grazie anche alla possibilità di imbarcare moduli "deployable" nella zona poppiera di lavoro, adattandosi rapidamente a differenti esigenze operative. "Oggi cominciamo la costruzione della prima della serie di navi ausiliarie di piccole dimensioni di tipo Moto Trasporto Costiero e Assistenza Fari destinate alla flotta della Marina Militare - ha detto Marco Ghiglione, amministratore delegato di T. Mariotti nel suo intervento - Un segmento che ci interessa molto e con il quale inauguriamo i nuovi spazi Pim, un ulteriore asset del Gruppo Genova Industrie Navali che aumenta la nostra competitività, confermando la scelta di valorizzare il

Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

T. Mariotti e Marina Militare posano la chiglia per la prima unità MTC-MTF

Cantieri Nei cantieri di Piombino Industrie Marittime si è tenuta la cerimonia che segna l'avvio della costruzione della prima delle due nuove unità multifunzionali destinate al supporto operativo della Marina Militare, a pochi giorni dal varo di nave Olterra di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Solo venti giorni dopo la cerimonia di varo della nave Olterra, T. Mariotti celebra un altro traguardo. Ai cantieri navali Piombino Industrie Marittime (Pim), si è infatti tenuta la cerimonia di posa della chiglia e delle monete della prima unità Mtc - Mtf (Mar241), alla presenza di rappresentanti della Marina Militare Italiana, della Direzione degli Armamenti Navali e del management del cantiere genovese. L'evento segna l'avvio ufficiale della costruzione della prima delle due nuove unità multifunzionali Mtc - Mtf, commissionate dalla Marina Militare e realizzate da T. Mariotti, parte del Gruppo **Genova** Industrie Navali, al sito produttivo di Piombino. Il tradizionale gesto beneaugurante della posa delle monete, simbolo dell'unione tra "armatore" e "cantiere", è stato accompagnato dalla prima saldatura strutturale sul blocco di chiglia, a testimonianza dell'inizio delle attività di costruzione. Le due nuove navi, inserite in un programma più ampio volto al rinnovamento della flotta ausiliaria della Marina Militare, garantiranno il supporto alle attività di manutenzione del Servizio Fari e del Segnalamento Marittimo, oltre al trasporto di mezzi, personale e carichi solidi e liquidi in acque nazionali e internazionali. Progettate con un elevato livello di flessibilità e versatilità operativa, le due unità potranno svolgere una vasta gamma di missioni, grazie anche alla possibilità di imbarcare moduli "deployable", moduli rimovibili e riconfigurabili che possono essere imbarcati o sbarcati a seconda della missione, nella zona poppiera di lavoro, adattandosi rapidamente a differenti esigenze operative. "A breve distanza dal varo di Nave Olterra, adibita al soccorso dei sommergibili sinistrati e costruita per innovare il mondo underwater - dice Marco Ghiglione, amministratore delegato di T. Mariotti -, cominciamo la costruzione della prima della serie di navi ausiliarie di piccole dimensioni di tipo Moto Trasporto Costiero e Assistenza Fari destinate alla flotta della Marina Militare. Un segmento che ci interessa molto e con il quale inauguriamo i nuovi spazi Pim, un ulteriore asset del Gruppo **Genova** Industrie Navali che aumenta la nostra competitività, confermando la scelta di valorizzare il territorio". Con la costruzione delle unità Mtc - Mtf, T. Mariotti consolida il proprio impegno nel settore della cantieristica militare e ausiliaria, proseguendo il percorso già avviato con la nave Sdo-SuRS (Special and Diving Operations - Submarine Rescue Ship), attualmente in allestimento a **Genova**. La nave Olterra, varata lo scorso 9 ottobre, è infatti un progetto dirompente per il dominio underwater e racchiude l'insieme delle tecnologie e delle capacità operative legate alle attività subacquee e sottomarine che oggi rappresentano una frontiera strategica per la sicurezza e



Shipping Italy
T. Mariotti e Marina Militare posano la chiglia per la prima unità MTC-MTF

10/29/2025 15:36 Nicola Capuzzo

Cantieri Nei cantieri di Piombino Industrie Marittime si è tenuta la cerimonia che segna l'avvio della costruzione della prima delle due nuove unità multifunzionali destinate al supporto operativo della Marina Militare, a pochi giorni dal varo di nave Olterra di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Solo venti giorni dopo la cerimonia di varo della nave Olterra, T. Mariotti celebra un altro traguardo. Ai cantieri navali Piombino Industrie Marittime (Pim), si è infatti tenuta la cerimonia di posa della chiglia e delle monete della prima unità Mtc - Mtf (Mar241), alla presenza di rappresentanti della Marina Militare Italiana, della Direzione degli Armamenti Navali e del management del cantiere genovese. L'evento segna l'avvio ufficiale della costruzione della prima delle due nuove unità multifunzionali Mtc - Mtf, commissionate dalla Marina Militare e realizzate da T. Mariotti, parte del Gruppo Genova Industrie Navali, al sito produttivo di Piombino. Il tradizionale gesto beneaugurante della posa delle monete, simbolo dell'unione tra "armatore" e "cantiere", è stato accompagnato dalla prima saldatura strutturale sul blocco di chiglia, a testimonianza dell'inizio delle attività di costruzione. Le due nuove navi, inserite in un programma più ampio volto al rinnovamento della flotta ausiliaria della Marina Militare, garantiranno il supporto alle attività di manutenzione del Servizio Fari e del Segnalamento Marittimo, oltre al trasporto di mezzi, personale e carichi solidi e liquidi in acque nazionali e internazionali. Progettate con un elevato livello di flessibilità e versatilità operativa, le due unità potranno svolgere una vasta gamma di missioni, grazie anche alla possibilità di imbarcare moduli "deployable", moduli rimovibili e riconfigurabili che possono essere imbarcati o sbarcati a seconda della missione, nella zona poppiera di lavoro, adattandosi rapidamente a differenti esigenze operative. "A breve distanza dal varo di Nave Olterra, adibita al soccorso dei sommergibili sinistrati e costruita per innovare il mondo underwater - dice Marco Ghiglione, amministratore delegato di T. Mariotti -, cominciamo la costruzione della prima della serie di navi ausiliarie di piccole dimensioni di tipo Moto Trasporto Costiero e Assistenza Fari destinate alla flotta della Marina Militare. Un segmento che ci interessa molto e con il quale inauguriamo i nuovi spazi Pim, un ulteriore asset del Gruppo Genova Industrie Navali che aumenta la nostra competitività, confermando la scelta di valorizzare il territorio". Con la costruzione delle unità Mtc - Mtf, T. Mariotti consolida il proprio impegno nel settore della cantieristica militare e ausiliaria, proseguendo il percorso già avviato con la nave Sdo-SuRS (Special and Diving Operations - Submarine Rescue Ship), attualmente in allestimento a Genova. La nave Olterra, varata lo scorso 9 ottobre, è infatti un progetto dirompente per il dominio underwater e racchiude l'insieme delle tecnologie e delle capacità operative legate alle attività subacquee e sottomarine che oggi rappresentano una frontiera strategica per la sicurezza e

Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

la difesa. Forte di una tradizione quasi centenaria, T. Mariotti continua a unire competenza ingegneristica e ricerca tecnologica, orientando la propria attività verso modelli costruttivi sempre più efficienti e rispettosi dell'ambiente. 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.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Capitale Italiana della Cultura, Luigi Conte: «Ancona città di Porto e città di Parco è una svolta storica»

Il presidente dell'Ente regionale Parco del Conero commenta il dossier del Comune dorico per presentare la sua candidatura **ANCONA**- C'è anche "Adesso Parco" tra le quattro aree progettuali nel dossier presentato dal Comune dorico ieri alle Muse, per la candidatura di **Ancona** a Capitale Italiana della Cultura 2028. Un insieme di proposte, al quale ha contribuito anche l'Ente regionale Parco del Conero, con l'obiettivo di valorizzare in maniera sostenibile il Conero e il Cardeto. «Sono rimasto sinceramente colpito quando il sindaco Daniele Silvetti, nel suo intervento, ha detto una frase che indica una svolta storica: " **Ancona** città di **Porto** e città di Parco "- commenta Luigi Conte, presidente Ente Parco del Conero-. Chi mai prima d'ora, nei quasi 40 anni di vita del Parco aveva osato fare un accostamento del genere? Il **porto** di **Ancona** è storia, cultura, economia, lavoro, sviluppo, infrastrutture ma è anche pace, speranza, pensando al viaggio di San Francesco 800 anni fa verso la Terra Santa. Il Parco del Conero ha vissuto interi decenni di oblio, etichettato come nemico dei residenti, dello sviluppo e dell'impresa, attaccato anche da chi avrebbe dovuto proteggerlo, "nascosto" da chi avrebbe dovuto esporlo invece tra i gioielli di famiglia e farlo crescere come facciamo con i nostri figli. C'è bisogno di più Parco. C'è sempre stato». Conte prosegue. «Negli ultimi 5 anni la percezione è cambiata: siamo stati capaci tutti (non solo chi lo amministra pro tempore) di valorizzare uno scrigno prezioso, di farlo conoscere, di farne parlare, di farlo vedere anche a coloro che ce l'hanno avuto sempre davanti agli occhi, non solo ai turisti. La politica per prima ha fatto la sua parte, da quella locale, dei sindaci che hanno proposto di far diventare questo parco un parco nazionale, al governo regionale che ha avallato e sostiene convintamente il percorso, al governo nazionale, con il Ministro dell'Ambiente Pichetto Fratin per la prima volta in visita nel nostro Centro Visite e il vicepremier Tajani a dire lo scorso luglio proprio ad **Ancona** davanti ad una platea di 1.000 persone che "il Governo ha deciso che il Parco Regionale del Conero diventerà Parco Nazionale". L'iter è avviato e il Parlamento ci sta lavorando. Dovrebbe mancare solo qualche mese ancora». «**Ancona**, quindi- conclude Conte-, può vincere due volte. **Ancona** città di **porto** può diventare davvero città di Parco e poi Capitale della Cultura 2028. Da amministratore pubblico non posso che compiacermene. Da anconetano faccio fatica a credere che stia succedendo davvero».



Ancona città di Porto e città di Parco, il plauso di Luigi Conte

Presidente Parco Conero si compiace dossier per Capitale Cultura "Ancona città di Porto e città di Parco", una delle frasi pronunciate dal sindaco cittadino, Daniele Silveti, durante il dossier di presentazione per la candidatura della città a Capitale della Cultura 2028, trova in particolare il plauso del presidente dell'Ente regionale Parco del Conero, Luigi Conte. Quattro le aree progettuali individuate, per la candidatura, tra le quali "Adesso Parco", al quale l'Ente regionale Parco del Conero: "chi mai prima d'ora, nei quasi 40 anni di vita del Parco del Conero aveva osato fare un accostamento del genere? - ha detto soddisfatto Conte - Il porto di Ancona è storia, cultura, economia, lavoro, sviluppo, infrastrutture ma è anche pace, speranza, pensando al viaggio di San Francesco 800 anni fa verso la Terra Santa". "Il Parco del Conero ha vissuto interi decenni di oblio, - ha sottolineato Conte - etichettato come nemico dei residenti, dello sviluppo e dell'impresa, attaccato anche da chi avrebbe dovuto proteggerlo, nascosto da chi avrebbe dovuto esporlo invece tra i gioielli di famiglia e farlo crescere come facciamo con i nostri figli. C'è bisogno di più Parco. C'è sempre stato. "Negli ultimi 5 anni - ha affermato il presidente dell'Ente Parco - la percezione è cambiata: siamo stati capaci tutti (non solo chi lo amministra pro tempore) di valorizzare uno scrigno prezioso, di farlo conoscere, farne parlare, farlo vedere anche a coloro che ce l'hanno avuto sempre davanti agli occhi, non solo ai turisti. La politica per prima ha fatto la sua parte, da quella locale, dei sindaci che hanno proposto di far diventare questo parco un parco nazionale, al governo regionale che ha avallato e sostiene convintamente il percorso, al governo nazionale, con il Ministro dell'Ambiente Pichetto Fratin". Quindi, ha sottolineato Conte, la politica a tutti i livelli fa la propria parte per farlo diventare un Parco nazionale. "L'iter è avviato e il Parlamento ci sta lavorando. Dovrebbe mancare solo qualche mese ancora", ha concluso Conte, evidenziando che Ancona città di porto "può diventare davvero città di Parco e poi Capitale della Cultura 2028. Da amministratore pubblico non posso che compiacermene. Da anconetano faccio fatica a credere che stia succedendo davvero".



Ancona, crociere, persi turisti e toccate: colpa delle infrastrutture. E fanno meglio di noi pure Salerno e Ravenna

ANCONA - «Si può dare di più» faceva una nota canzone di Tozzi, Morandi e Ruggeri. Quarant'anni dopo, quell'inno generazionale calza ancora a pennello per il porto di Ancona . Nonostante la sua posizione centrale nell' Adriatico e nel Mediterraneo, con opportunità logistiche considerevoli, lo scalo dorico arranca ancora sul fronte del traffico crocieristico, posizionandosi nelle parti basse delle classifiche nazionali che contano e apprestandosi a chiudere l'annata 2025 con numeri in calo considerevole. La fotografia Quando manca ormai solo l'approdo numero 46 della stagione, quello della Viking Star in programma il prossimo 29 novembre, l'Autorità portuale stima in 80mila i passeggeri che saranno transitati per Ancona a bordo degli hotel galleggianti durante quest'anno. L'ultimo dato consolidato, invece, parla di 70mila turisti tra aprile e settembre scorsi. Prendendo il numero complessivo e confrontandolo con le risultanze analoghe degli altri porti contenute nell'Italian Cruise Watch 2025 di RisposteTurismo, emerge come Ancona si posizioni al 19esimo posto sui 25 scali presi in esame. Di fatto, fanno meglio di noi anche realtà come Salerno (126mila passeggeri) e Ravenna (247mila). Per non parlare di risultati per noi utopici come Bari (522mila) e Venezia (520mila). Ma il confronto è impietoso anche con la performance del nostro stesso porto nel 2024, quando i passeggeri in transito con le crociere furono 104mila. Si interrompe, dunque, la striscia di risultati positivi iniziata nel 2021, quando i passeggeri erano stati 35mila per effetto della pandemia. Certo, l'anno scorso erano di più anche le toccate: 56, non 46. Ma il discorso non cambia: tra i grandi porti dell'Adriatico, Ancona è quello che ha perso di più. Pur non partendo da posizioni di vertice, visto che il dato 2024 ci collocava appena 17esimi, tra Brindisi e Olbia. Ancora una volta, ultimo grande scalo dell'Adriatico. E purtroppo non bastano neppure le previsioni per il futuro a consolare, visto che l'Autorità portuale stima per il 2026 un totale di 82mila passeggeri per 47 toccate, con un incremento del 2,2% contro l'atteso 2,7% di media nazionale - ma c'è da dire che Bari farà peggio, con +0,5% e Venezia andrà sotto del 4,1%. Molto basso è anche l'indice del numero di passeggeri che da Ancona partono o finiscono una crociera, nel 2024 appena il 16,4% del totale transitato. A Bari, ad esempio, è il 44,4%. A Ravenna? Addirittura l'81,7%. Eppure, da quando la città dorica ha deciso di aprirsi ai traffici crocieristici, i numeri hanno sempre premiato questa scelta. Tra il 2015 e il 2024, ad esempio, il totale dei transiti è cresciuto del 165% ed a parte il 2017 e il 2020, fino al 2024 i dati erano sempre stati in crescita. Ma perché, allora, succede tutto questo? Il mercato crocieristico, a livello nazionale ed internazionale, vola ed è un dato di fatto. Il nodo Il problema di Ancona è senza dubbio infrastrutturale, visto che l'attuale configurazione delle banchine permette l'approdo di navi fino a 250 metri di lunghezza. Giocattoli in confronto alle



ANCONA - «Si può dare di più» faceva una nota canzone di Tozzi, Morandi e Ruggeri. Quarant'anni dopo, quell'inno generazionale calza ancora a pennello per il porto di Ancona . Nonostante la sua posizione centrale nell' Adriatico e nel Mediterraneo, con opportunità logistiche considerevoli, lo scalo dorico arranca ancora sul fronte del traffico crocieristico, posizionandosi nelle parti basse delle classifiche nazionali che contano e apprestandosi a chiudere l'annata 2025 con numeri in calo considerevole. La fotografia Quando manca ormai solo l'approdo numero 46 della stagione, quello della Viking Star in programma il prossimo 29 novembre, l'Autorità portuale stima in 80mila i passeggeri che saranno transitati per Ancona a bordo degli hotel galleggianti durante quest'anno. L'ultimo dato consolidato, invece, parla di 70mila turisti tra aprile e settembre scorsi. Prendendo il numero complessivo e confrontandolo con le risultanze analoghe degli altri porti contenute nell'Italian Cruise Watch 2025 di RisposteTurismo, emerge come Ancona si posizioni al 19esimo posto sui 25 scali presi in esame. Di fatto, fanno meglio di noi anche realtà come Salerno (126mila passeggeri) e Ravenna (247mila). Per non parlare di risultati per noi utopici come Bari (522mila) e Venezia (520mila). Ma il confronto è impietoso anche con la performance del nostro stesso porto nel 2024, quando i passeggeri in transito con le crociere furono 104mila. Si interrompe, dunque, la striscia di risultati positivi iniziata nel 2021, quando i passeggeri erano stati 35mila per effetto della pandemia. Certo, l'anno scorso erano di più anche le toccate: 56, non 46. Ma il discorso non cambia: tra i grandi porti dell'Adriatico, Ancona è quello che ha perso di più. Pur non partendo da posizioni di vertice, visto che il dato 2024 ci collocava appena 17esimi, tra Brindisi e Olbia. Ancora una volta, ultimo grande scalo dell'Adriatico. E purtroppo non bastano neppure le previsioni per il futuro a consolare, visto che l'Autorità portuale stima per il 2026 un totale di

imbarcazioni da crociera del III Millennio. Prendendo la flotta MSC, che su Ancona investe molto, con 28 approdi della Lirica nel 2025, le ammiraglie World Europa e World America misurano 333 metri. Di più, di tutta la flotta della compagnia napoletana, Ancona può ospitare soltanto le navi della classe Lirica, la più vecchia. Altri porti, come Bari, già possono ospitare navi da 330 metri. Le difficoltà di Ancona, però, si riflettono anche sul dato turistico generale. Tra le 14 Regioni con affaccio sul mare, le Marche sono 11esimo, avanti solo a Calabria, Abruzzo e Molise. Certo, anche Pesaro ospita le crociere ma sono numeri marginali. Altra testimonianza: tra le 16 **Autorità** portuali d'Italia, quella del Mare Adriatico Centrale è penultima per passeggeri in transito per le crociere. Dietro c'è solo quella del Tirreno Meridionale e dello Ionio e sono le uniche due che nel 2025 faranno meno di 100mila transiti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ancona, il Molo Clementino divisivo: dopo 10 anni ancora al palo. La banchina da 355 metri osteggiata dalla politica e dalla burocrazia

di Antonio Pio Guerra giovedì 30 ottobre 2025, 02:40 3 Minuti di Lettura ANCONA - Eppure, una soluzione alla fame di spazi per le crociere ci sarebbe già e si chiama Molo Clementino. Il progetto della nuova banchina da 355 metri per le grandi navi al porto antico, infatti, esiste dal 2019 e se tutto fosse andato secondo i piani, oggi i giganti del mare vi sarebbero già ormeggiati. Evidentemente, ben poco è andato secondo i piani. APPROFONDIMENTI I DATI Ancona, crociere, persi turisti e toccate: colpa delle infrastrutture. E fanno meglio di noi pure Salerno e Ravenna L'antefatto Prima di tutto, però, giova dare un po' di ordine alla vicenda, sfruttando lo sterminato archivio del Corriere Adriatico. La prima data da fissare è quella del 10 giugno 2016. A bordo della Msc Sinfonia, il presidente del consiglio di amministrazione della società napoletana, Pierfrancesco Vao, annunciò la volontà di Msc Crociere di investire su Ancona come principale home port del centro Italia. Una scelta che presupponeva la creazione di un nuovo hub crocieristico nello scalo dorico, la cui sede era stata già allora individuata nel molo Clementino. Una soluzione che fu accolta con un plauso anche dall'allora sindaca Valeria

Mancinelli. Sulle colonne del Corriere, un anno dopo, nell'ottobre 2017, Vago spiegò anche la portata dell'investimento di Msc: circa 15 milioni di euro. A questi, necessari alla realizzazione del terminal, si sarebbero dovuti aggiungere 30 milioni di euro di fondi pubblici per la costruzione della banchina da 355 metri. L'elaborato Salto temporale fino all'aprile 2019, quando il comitato di gestione dell'**Autorità portuale** approvò il progetto del molo, stimando un costo di 22,2 milioni di euro e un tempo di realizzazione di 2 anni. In quella sede, però, venne anche stimato l'impatto sulla città dell'infrastruttura: 77 milioni di euro di valore aggiunto all'anno e 1.468 posti di lavoro in più a fronte di costi sociali (dovuti all'inquinamento, ad esempio) stimati in 15,5 milioni. Qualche altro dato? Il nuovo terminal crociere sarebbe stato di 2400 metri quadri, in grado di gestire 130 approdi all'anno e 400mila passeggeri. Le posizioni Il successivo 13 aprile, arrivò anche l'ok del Consiglio comunale: tutti a favore (maggioranza di centrosinistra, Lega e Fratelli d'Italia) tranne l'oggi assessore Stefano Tombolini (allora capogruppo della civica 60100) e Francesco Rubini di Altra Idea di Città. Astensione, invece, per Lega e Forza Italia. Altro balzo fino al 21 maggio 2021, quando Msc presentò la sua domanda di gestione per 25 anni dell'attuale terminal passeggeri (la tensostruttura alla banchina 15) e poi del terminal crociere al Molo Clementino. Nel dicembre 2022 è invece iniziato l'iter al Ministero dell'Ambiente per la Valutazione ambientale dell'opera. Un procedimento tutt'ora in corso, dopo quasi tre anni, con il dicastero che è in attesa che l'**Autorità portuale** invii le integrazioni richieste prima del parere definitivo. Ed è proprio in questo periodo che cominciano a cambiare un po' di cose. La



di Antonio Pio Guerra giovedì 30 ottobre 2025, 02:40 3 Minuti di Lettura ANCONA - Eppure, una soluzione alla fame di spazi per le crociere ci sarebbe già e si chiama Molo Clementino. Il progetto della nuova banchina da 355 metri per le grandi navi al porto antico, infatti, esiste dal 2019 e se tutto fosse andato secondo i piani, oggi i giganti del mare vi sarebbero già ormeggiati. Evidentemente, ben poco è andato secondo i piani. APPROFONDIMENTI I DATI Ancona, crociere, persi turisti e toccate: colpa delle infrastrutture. E fanno meglio di noi pure Salerno e Ravenna L'antefatto Prima di tutto, però, giova dare un po' di ordine alla vicenda, sfruttando lo sterminato archivio del Corriere Adriatico. La prima data da fissare è quella del 10 giugno 2016. A bordo della Msc Sinfonia, il presidente del consiglio di amministrazione della società napoletana, Pierfrancesco Vao, annunciò la volontà di Msc Crociere di investire su Ancona come principale home port del centro Italia. Una scelta che presupponeva la creazione di un nuovo hub crocieristico nello scalo dorico, la cui sede era stata già allora individuata nel molo Clementino. Una soluzione che fu accolta con un plauso anche dall'allora sindaca Valeria Mancinelli. Sulle colonne del Corriere, un anno dopo, nell'ottobre 2017, Vago spiegò anche la portata dell'investimento di Msc: circa 15 milioni di euro. A questi, necessari alla realizzazione del terminal, si sarebbero dovuti aggiungere 30 milioni di euro di fondi pubblici per la costruzione della banchina da 355 metri. L'elaborato Salto temporale fino all'aprile 2019, quando il comitato di gestione dell'Autorità portuale approvò il progetto del molo, stimando un costo di 22,2 milioni di euro e un tempo di realizzazione di 2 anni. In quella sede, però, venne anche stimato l'impatto sulla città dell'infrastruttura: 77 milioni di euro di valore aggiunto all'anno e 1.468 posti di lavoro in più a fronte di costi sociali (dovuti all'inquinamento, ad esempio) stimati in 15,5 milioni. Qualche altro dato? Il nuovo terminal crociere sarebbe stato di 2400 metri quadri, in grado di gestire 130 approdi all'anno e 400mila passeggeri. Le posizioni Il successivo 13 aprile, arrivò anche l'ok del Consiglio comunale: tutti a favore (maggioranza di centrosinistra, Lega e Fratelli d'Italia) tranne l'oggi assessore Stefano Tombolini (allora capogruppo della civica 60100) e Francesco Rubini di Altra Idea di Città. Astensione, invece, per Lega e Forza Italia. Altro balzo fino al 21 maggio 2021, quando Msc presentò la sua domanda di gestione per 25 anni dell'attuale terminal passeggeri (la tensostruttura alla banchina 15) e poi del terminal crociere al Molo Clementino. Nel dicembre 2022 è invece iniziato l'iter al Ministero dell'Ambiente per la Valutazione ambientale dell'opera. Un procedimento tutt'ora in corso, dopo quasi tre anni, con il dicastero che è in attesa che l'Autorità portuale invii le integrazioni richieste prima del parere definitivo. Ed è proprio in questo periodo che cominciano a cambiare un po' di cose. La

svolta. A partire dall'amministrazione comunale, guidata a partire da maggio 2023 dal centrodestra di Daniele Silveti, Forza Italia. A settembre, il 25, il Consiglio comunale cambiò idea e votò favorevolmente un emendamento di Rubini che chiedeva lo stop al Molo Clementino per tutelare la salute e l'ambiente. A ottobre, il sindaco incontrò il presidente dell'Authority Garofalo e chiese lo stop al progetto del molo per le medesime ragioni. Dicendo però che se il Ministero l'avesse autorizzato, allora ci si sarebbe dovuti adeguare. Insomma, un atteggiamento ondivago, supportato però dalla contrarietà del governatore Acquaroli. Intanto Msc, che a gennaio 2025 ha chiesto nuovamente la concessione del terminal per 35 anni, ha fatto capire che senza grandi navi al Molo Clementino il loro progetto di investimento su Ancona andrà necessariamente rivisto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il direttore marittimo Cosimo Nicastro in visita nella sede locale della Capitaneria

Il capitano di Vascello del **porto** di **Civitavecchia** ha incontrato anche i sindaci LADISPOLI - Una tripla visita di cortesia di Cosimo Nicastro, il nuovo direttore marittimo del Lazio e comandante del **porto** di **Civitavecchia** dallo scorso 4 ottobre. Ieri mattina, il capitano di Vascello, ha raggiunto la sede marittima della guardia costiera di Ladispoli-Marina San Nicola, guidata dal comandante, Cristian Vitale, congratulandosi per il lavoro svolto quotidianamente. Poi un incontro informale con il sindaco ladispolano, Alessandro Grando e con quello di Cerveteri, Elena Gubetti. Il direttore Nicastro ha manifestato una particolare attenzione per le competenze dei marinai sull'intero comprensorio, in merito soprattutto alla sicurezza della balneazione, alla tutela dell'ambiente e dell'ecosistema marino costiero, all'ottima collaborazione poi tra le istituzioni marittime e quelle dei comuni del litorale. Una carriera importante quella di Nicastro nominato nel 1995 sottotenente di Vascello e destinato alla Capitaneria di **porto** di Bari. Nello stesso anno consegue l'abilitazione all'esercizio della professione di avvocato presso la Corte di Appello di Lecce. Nel 1999 è promosso al grado di tenente di Vascello. Il primo comando territoriale arriva nel 2003 con l'incarico di capo del Circondario Marittimo e Comandante del **porto** di Sanremo. Al termine dell'esperienza ligure, la carriera di Nicastro prosegue a Roma, presso il comando generale della Guardia Costiera, con numerosi incarichi di responsabilità, tra cui quello della comunicazione presso l'ufficio relazioni esterne. Tra i numerosi eventi mediatici di portata nazionale e internazionali seguiti da Nicastro, va annoverato l'evento della Costa Concordia, che lo ha visto gestire l'eccezionale macchina comunicativa che ha seguito le diverse fasi della vicenda, dall'incidente fino al recupero ed al trasferimento della nave, in sicurezza, presso il **porto** di Genova.

Advertisement You can close Ad in 4 s ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il direttore marittimo Cosimo Nicastro in visita nella sede locale della Capitaneria

LADISPOLI - Una tripla visita di cortesia di Cosimo Nicastro, il nuovo direttore marittimo del Lazio e comandante del porto di Civitavecchia dallo scorso 4 ottobre. Ieri mattina, il capitano di Vascello, ha raggiunto la sede marittima della guardia costiera di Ladispoli-Marina San Nicola, guidata dal comandante, Cristian Vitale, congratulandosi per il lavoro svolto quotidianamente. Poi un incontro informale con il sindaco ladispolano, Alessandro Grando e con quello di Cerveteri, Elena Gubetti. Il direttore Nicastro ha manifestato una particolare attenzione per le competenze dei marinai sull'intero comprensorio, in merito soprattutto alla sicurezza della balneazione, alla tutela dell'ambiente e dell'ecosistema marino costiero, all'ottima collaborazione poi tra le istituzioni marittime e quelle dei comuni del litorale. Una carriera importante quella di Nicastro nominato nel 1995 sottotenente di Vascello e destinato alla Capitaneria di porto di Bari. Nello stesso anno consegue l'abilitazione all'esercizio della professione di avvocato presso la Corte di Appello di Lecce. Nel 1999 è promosso al grado di tenente di Vascello. Il primo comando territoriale arriva nel 2003 con l'incarico di capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Sanremo. Al termine dell'esperienza ligure, la carriera di Nicastro prosegue a Roma, presso il comando generale della Guardia Costiera, con numerosi incarichi di responsabilità, tra cui quello della comunicazione presso l'ufficio relazioni esterne. Tra i numerosi eventi mediatici di portata nazionale e internazionali seguiti da Nicastro, va annoverato l'evento della Costa Concordia, che lo ha visto gestire l'eccezionale macchina comunicativa che ha seguito le diverse fasi della vicenda, dall'incidente fino al recupero ed al trasferimento della nave, in sicurezza, presso il porto di Genova. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



Ship 2 Shore

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti, nomina in arrivo per altri 8 Presidenti

Dopo il via libera del Senato il MIT annuncia l'imminente firma del decreto che formalizzerà gli incarichi di vertice per numerose AdSP italiane. È ormai imminente la nomina di 8 nuovi presidenti di Autorità di Sistema Portuale. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha infatti annunciato il via libera della Commissione Ambiente del Senato per gli incarichi di Giovanni Gugliotti (Mar Ionio), Francesco Benevolo (Mar Adriatico Centro Settentrionale), Davide Gariglio (Mar Tirreno Settentrionale), Raffaele Latrofa (Mar Tirreno Centro Settentrionale), Eliseo Cuccaro (Mar Tirreno Centrale), Matteo Gasparato (Mar Adriatico Settentrionale), Paolo Piacenza (Mar Tirreno Meridionale e Ionio), Domenico Bagalà (Mar di Sardegna). Si conclude così l'iter istituzionale per la nomina dei Presidenti di queste 8 authority, che dovranno ora essere formalizzate con la firma del relativo decreto da parte del Ministro Matteo Salvini. Lo stesso Salvini ha rivolto ai nuovi Presidenti - si legge in una nota del MIT - gli auguri di buon lavoro, sottolineando l'importanza di una gestione efficiente, moderna e sostenibile dei porti, in stretta collaborazione con il mondo delle imprese e con i territori. You may also be interested in.

Ship 2 Shore

Porti, nomina in arrivo per altri 8 Presidenti

10/29/2025 10:35

Dopo il via libera del Senato il MIT annuncia l'imminente firma del decreto che formalizzerà gli incarichi di vertice per numerose AdSP italiane. È ormai imminente la nomina di 8 nuovi presidenti di Autorità di Sistema Portuale. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha infatti annunciato il via libera della Commissione Ambiente del Senato per gli incarichi di Giovanni Gugliotti (Mar Ionio), Francesco Benevolo (Mar Adriatico Centro Settentrionale), Davide Gariglio (Mar Tirreno Settentrionale), Raffaele Latrofa (Mar Tirreno Centro Settentrionale), Eliseo Cuccaro (Mar Tirreno Centrale), Matteo Gasparato (Mar Adriatico Settentrionale), Paolo Piacenza (Mar Tirreno Meridionale e Ionio), Domenico Bagalà (Mar di Sardegna). Si conclude così l'iter istituzionale per la nomina dei Presidenti di queste 8 authority, che dovranno ora essere formalizzate con la firma del relativo decreto da parte del Ministro Matteo Salvini. Lo stesso Salvini ha rivolto ai nuovi Presidenti - si legge in una nota del MIT - gli auguri di buon lavoro, sottolineando l'importanza di una gestione efficiente, moderna e sostenibile dei porti, in stretta collaborazione con il mondo delle imprese e con i territori. You may also be interested in.

Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, il Tar del Lazio annulla la gara per il navettamento dei crocieristi

Accolto il ricorso di **Civitavecchia Servizi Pubblici**, società in house del Comune: l'appalto da 80 milioni bandito dall'ex presidente Musolino dichiarato nullo. L'Adsp rischia un maxi risarcimento **Civitavecchia** - Colpo di scena al **porto** di **Civitavecchia**: il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio ha annullato la gara d'appalto per il servizio di navettamento dei crocieristi, accogliendo il ricorso presentato da **Civitavecchia Servizi Pubblici**, società in house del Comune. La sentenza, emessa dalla terza sezione del Tar, dichiara nullo l'intero procedimento bandito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale durante la presidenza di Pino Musolino. In base alla pronuncia, l'Adsp non aveva la competenza per indire la gara, poiché il servizio di trasporto passeggeri su strade comunali e provinciali rientra nelle competenze esclusive di Comuni e Regioni, e non dell'autorità portuale. Il bando - del valore di oltre 80 milioni di euro e con validità fino al 2041 - prevedeva tre tratte: dalle banchine portuali a Largo della Pace (area demaniale), da Largo della Pace alla stazione ferroviaria (strade comunali), da Largo della Pace all'aeroporto di Fiumicino (strade comunali, provinciali e nazionali). I giudici hanno ribadito, richiamando precedenti del Consiglio di Stato, che un servizio simile configura trasporto pubblico locale, la cui gestione spetta alle amministrazioni territoriali e non all'ente portuale. La decisione apre ora un fronte economico e legale rilevante: l'Adsp potrebbe essere chiamata a risarcire i danni al consorzio vincitore dell'appalto, che aveva già ottenuto l'aggiudicazione. La vicenda del navettamento crocieristi rappresenta da tempo una questione irrisolta per il **porto** laziale. Negli anni il servizio era stato affidato in regime di monopolio a Port Mobility, società in house dell'Adsp, fino alle pressioni di Art (Autorità di Regolazione dei Trasporti) e della Corte dei Conti, che avevano sollecitato una gara pubblica. Ora, però, quella gara è stata giudicata irregolare, riportando il caso al punto di partenza e aprendo un nuovo capitolo di incertezza gestionale e contenziosi per uno dei servizi strategici del **porto** crocieristico più importante del centro Italia.



Accolto il ricorso di Civitavecchia Servizi Pubblici, società in house del Comune: l'appalto da 80 milioni bandito dall'ex presidente Musolino dichiarato nullo. L'Adsp rischia un maxi risarcimento Civitavecchia - Colpo di scena al porto di Civitavecchia: il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio ha annullato la gara d'appalto per il servizio di navettamento dei crocieristi, accogliendo il ricorso presentato da Civitavecchia Servizi Pubblici, società in house del Comune. La sentenza, emessa dalla terza sezione del Tar, dichiara nullo l'intero procedimento bandito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale durante la presidenza di Pino Musolino. In base alla pronuncia, l'Adsp non aveva la competenza per indire la gara, poiché il servizio di trasporto passeggeri su strade comunali e provinciali rientra nelle competenze esclusive di Comuni e Regioni, e non dell'autorità portuale. Il bando - del valore di oltre 80 milioni di euro e con validità fino al 2041 - prevedeva tre tratte: dalle banchine portuali a Largo della Pace (area demaniale), da Largo della Pace alla stazione ferroviaria (strade comunali), da Largo della Pace all'aeroporto di Fiumicino (strade comunali, provinciali e nazionali). I giudici hanno ribadito, richiamando precedenti del Consiglio di Stato, che un servizio simile configura trasporto pubblico locale, la cui gestione spetta alle amministrazioni territoriali e non all'ente portuale. La decisione apre ora un fronte economico e legale rilevante: l'Adsp potrebbe essere chiamata a risarcire i danni al consorzio vincitore dell'appalto, che aveva già ottenuto l'aggiudicazione. La vicenda del navettamento crocieristi rappresenta da tempo una questione irrisolta per il porto laziale. Negli anni il servizio era stato affidato in regime di monopolio a Port Mobility, società in house dell'Adsp, fino alle pressioni di Art (Autorità di Regolazione dei Trasporti) e della Corte dei Conti, che avevano sollecitato una gara pubblica. Ora, però, quella gara è stata giudicata irregolare.

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Un interessato ad avviare una linea ro-pax Catania - Gaeta per l'agrifood

Navi Il progetto, promosso da Assotir con i rappresentanti dei consorzi Igp siciliani, è stato presentato nei giorni scorsi presso la Camera di Commercio del Sud Est di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Ha già riscosso l'interesse embrionale di un "gruppo armatoriale straniero" il progetto, presentato nei giorni scorsi da Assotir e da rappresentanti della produzione agricola siciliana, volto all'avvio di una nuova autostrada del mare fra Catania e **Gaeta**. La proposta, spiega a SHIPPING ITALY Giuseppe Bulla, presidente del Centro Studi dell'associazione, consiste nel lancio di una linea marittima in grado di consentire alla merce in partenza dall'isola di "superare metà dello Stivale" (arrivando più a nord quindi di altre attive al momento) in un tempo stimato di 14 ore, sufficienti a permettere agli autisti, imbarcati a bordo, di 'smaltire' le 11 di riposo necessarie per legge. L'arrivo nel **porto** di **Gaeta** avrebbe poi un altro punto di forza nella vicinanza dello scalo laziale dal mercato agroalimentare all'ingrosso di Fondi, da cui dista solo 24 km. Il progetto è stato illustrato nel dettaglio nel corso di un evento (dedicato al ruolo della Sicilia quale polo logistico del Mediterraneo) che è stato ospitato dalla Camera di Commercio del Sud Est, a Catania. nel quale è stato presentato in sintesi anche il relativo studio di fattibilità, curato dallo stesso Bulla e comprensivo della stima di un possibile break even point. Che, secondo il presidente del Centro Studi di Assotir, potrebbe essere raggiunto senza troppe difficoltà considerato che il servizio - idealmente una linea attiva almeno tre volte a settimana, in grado di accogliere fino a 110 mezzi commerciali ma aperto anche ai passeggeri - potrebbe riscuotere una certa attenzione in particolare nella stagione estiva. Sul progetto come detto si sono già raccolti gli interessi di diversi soggetti in campo, innanzitutto gli stessi consorzi agricoli IGP siciliani, interessati in particolare alla maggiore rapidità di consegna che il collegamento potrebbe garantire. "Arrivare tardi alla Gdo significa perdere valore e mercato. Servono navi veloci per passare da consegne A-C (lunedì per mercoledì, ad es.) a consegne A-B (lunedì su martedì)" ha evidenziato durante il convegno Massimo Pavan, presidente del Consorzio della Carota novella di Ispica Igp, cui ha fatto eco Giovanni Raniolo, presidente del Consorzio Uva di Mazzarrone Igp, che ha sottolineato come "un giorno di ritardo rispetto ai concorrenti pugliesi significa penalizzare la qualità e i mercati esteri". Maggior certezza nei tempi di consegna (rispetto alla imprevedibilità del tutto strada) secondo i promotori potrebbero inoltre ridare maggior potere contrattuale ai produttori nei confronti della Gdo. Un altro vantaggio, spendibile anche con la clientela finale, sarebbe poi naturalmente quello di abbassare l'indice di emissioni complessive delle filiere. La proposta ha anche già incassato la disponibilità della 'sponda laziale' del collegamento. Durante il meeting è infatti arrivata, tramite video-messaggio, la benedizione del sindaco di **Gaeta**,



Navi Il progetto, promosso da Assotir con i rappresentanti dei consorzi Igp siciliani, è stato presentato nei giorni scorsi presso la Camera di Commercio del Sud Est di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Ha già riscosso l'interesse embrionale di un "gruppo armatoriale straniero" il progetto, presentato nei giorni scorsi da Assotir e da rappresentanti della produzione agricola siciliana, volto all'avvio di una nuova autostrada del mare fra Catania e Gaeta. La proposta, spiega a SHIPPING ITALY Giuseppe Bulla, presidente del Centro Studi dell'associazione, consiste nel lancio di una linea marittima in grado di consentire alla merce in partenza dall'isola di "superare metà dello Stivale" (arrivando più a nord quindi di altre attive al momento) in un tempo stimato di 14 ore, sufficienti a permettere agli autisti, imbarcati a bordo, di 'smaltire' le 11 di riposo necessarie per legge. L'arrivo nel porto di Gaeta avrebbe poi un altro punto di forza nella vicinanza dello scalo laziale dal mercato agroalimentare all'ingrosso di Fondi, da cui dista solo 24 km. Il progetto è stato illustrato nel dettaglio nel corso di un evento (dedicato al ruolo della Sicilia quale polo logistico del Mediterraneo) che è stato ospitato dalla Camera di Commercio del Sud Est, a Catania, nel quale è stato presentato in sintesi anche il relativo studio di fattibilità, curato dallo stesso Bulla e comprensivo della stima di un possibile break even point. Che, secondo il presidente del Centro Studi di Assotir, potrebbe essere raggiunto senza troppe difficoltà considerato che il servizio - idealmente una linea attiva almeno tre volte a settimana, in grado di accogliere fino a 110 mezzi commerciali ma aperto anche ai passeggeri - potrebbe riscuotere una certa attenzione in particolare nella stagione estiva. Sul progetto come detto si sono già raccolti gli interessi di diversi soggetti in campo, innanzitutto gli stessi consorzi agricoli IGP siciliani, interessati in particolare alla maggiore rapidità di consegna che il collegamento potrebbe garantire. "Arrivare tardi alla Gdo significa perdere

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Cristian Leccese, mentre Guido Guindari, funzionario della AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ha evidenziato le potenzialità dello scalo "come snodo naturale tra il Lazio meridionale, il Nord della Campania e l'entroterra molisano". Da segnalare inoltre che i promotori si sono assicurati supporto a livello politico tra gli altri da Giuseppe Castiglione, deputato di Forza Italia eletto nella circoscrizione Sicilia 2, nonché membro della Commissione XIII (Agricoltura). Parallelamente, a sostegno dell'iniziativa, dall'evento il segretario generale di Assotir Claudio Donati ha anche proposto la "costituzione di una commissione parlamentare ad hoc e congiunta tra il ministero dei Trasporti e quello dell'Agricoltura". Ancora da sciogliere resta invece il nodo dell'approdo a Catania, scalo dove è forte (ed è in via di ulteriore rafforzamento) la presenza di Grimaldi, che vi opera da anni la linea ro-ro con Salerno in potenziale competizione, almeno parziale, con un nuovo servizio marittimo con **Gaeta**. L'ultimo tassello da mettere a posto resta infine quello dell'armatore disponibile a lanciarsi nell'impresa. Ma al riguardo "speriamo che tra pochi mesi, forse anche solo tra due, arrivino le prime novità", ha concluso Bulla. F.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.

Nuove nomine per le Autorità Portuali in Italia

La seduta di ieri ha portato importanti sviluppi nella nomina dei presidenti delle **Autorità di Sistema Portuale**. Giovanni Gugliotti è stato scelto come nuovo presidente dell'**Autorità Portuale del Mar Ionio**, dopo un lungo periodo di incertezze dovute a divergenze all'interno della maggioranza. Durante la Commissione Ambiente del Senato è stato dato il via libera anche a sette altre nomine. Tra le persone nominate ci sono Francesco Benevolo, presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale**; Davide Gariglio, presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale**; Raffaele Latrofa, presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale**; Eliseo Cuccaro, presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale**; Matteo Gasparato, presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale**; Paolo Piacenza, presidente dell'**Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio**; e Domenico Bagalà, presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna**. Questi passaggi concludono un lungo processo di nomina, permettendo di dare una direzione chiara alla gestione dei porti italiani.



Informatore Navale

Napoli

GUARDIA COSTIERA: AMMARAGGIO DI UN AEREO SUPERLEGGERO IN AVARIA NEL PORTO DI NAPOLI

ALLE ORE 16.40 C.A. DI OGGI, 27/10/2025, LA GUARDIA COSTIERA DI **NAPOLI** E' INTERVENUTA IN SOCCORSO DELLE DUE PERSONE A BORDO DI UN CESNA 206, UN AEREO SUPERLEGGERO, CHE A CAUSA DI UNA AVARIA AL MOTORE E' DOVUTO AMMARARE NELLO SPECCHIO ACQUEO DEL **PORTO** COMMERCIALE DI **NAPOLI**. SONO INTERVENUTE SUL POSTO DUE UNITA' NAVALI DEL CORPO E UNA SQUADRA VIA TERRA. ILLESI PILOTA E PASSEGGERO, NESSUN DANNO A COSE O PERSONE, LO STESSO CESNA, DOTATO DI PATTINI PER L'AMMARAGGIO, È IN CONDIZIONI DI ESSERE RIMORCHIATO IN UN VICINO CANTIERE. SONO IN FASE DI ACCERTAMENTO DINAMICHE E CAUSE DELL'EVENTO.

Informatore Navale

GUARDIA COSTIERA: AMMARAGGIO DI UN AEREO SUPERLEGGERO IN AVARIA NEL PORTO DI NAPOLI



10/29/2025 12:25

ALLE ORE 16.40 C.A. DI OGGI, 27/10/2025, LA GUARDIA COSTIERA DI NAPOLI E' INTERVENUTA IN SOCCORSO DELLE DUE PERSONE A BORDO DI UN CESNA 206, UN AEREO SUPERLEGGERO, CHE A CAUSA DI UNA AVARIA AL MOTORE E' DOVUTO AMMARARE NELLO SPECCHIO ACQUEO DEL PORTO COMMERCIALE DI NAPOLI. SONO INTERVENUTE SUL POSTO DUE UNITA' NAVALI DEL CORPO E UNA SQUADRA VIA TERRA. ILLESI PILOTA E PASSEGGERO, NESSUN DANNO A COSE O PERSONE, LO STESSO CESNA, DOTATO DI PATTINI PER L'AMMARAGGIO, È IN CONDIZIONI DI ESSERE RIMORCHIATO IN UN VICINO CANTIERE. SONO IN FASE DI ACCERTAMENTO DINAMICHE E CAUSE DELL'EVENTO.

Eolico offshore, grande potenzialità ma occorre pianificare gli spazi marittimi

Seapower: una cabina di regia nazionale come interfaccia o gli investitori se ne andranno **NAPOLI**. C'è bisogno di «un'unica cabina di regia nazionale, che possa operare come interfaccia tra gli investitori e gli enti ministeriali»: o si riesce a mettere in piedi qualcosa del genere o ci si condanna a vedere i progetti impantanati «in una melma burocratica che scoraggia gli investitori esteri a sviluppare i parchi in Italia». A dirlo è stato il prof. Domenico Coiro, professore del Dipartimento di ingegneria industriale sezione aerospaziale dell'università napoletana Federico II, che all'edizione numero 34 della "Rassegna del Mare" organizzata a Trapani dall'associazione Mareamico, ha coordinato il workshop dal titolo: "Energia pulita da fonti rinnovabili offshore: un'incredibile occasione per la generazione di nuovi posti di lavoro al Sud". È stata l'occasione per affrontare lo sviluppo dell'eolico offshore, che vede le coste della Sicilia occidentale come ottime candidate. Coiro è presidente di Seapower, centro di ricerca dell'ateneo napoletano "Federico II", specializzato nel campo delle energie rinnovabili, ha partecipato al convegno siciliano che ha visto la partecipazione di numerosi autorevoli relatori sia dal mondo della ricerca che delle istituzioni, in particolare i membri della Commissione Tecnica Pnrr-Pniec (Via) del ministero dell'ambiente. In tale occasione è emersa, fra i vari sputi di riflessione, la necessità di arrivare ad «una compiuta e dettagliata pianificazione degli spazi marittimi quale condizione essenziale per far sviluppare in maniera ordinata sia i parchi eolici offshore già approvati, sia gli altri che sono in fase di valutazione presso la stessa commissione». «I parchi offshore - ha spiegato lo studioso - hanno un impatto economico non solo sulle infrastrutture locali, ma anche sulla possibilità di creare nuovi posti di lavoro». Coiro fa il caso di «un parco di 120 aerogeneratori previsto a 60 chilometri dalle coste trapanesi: ha un valore economico intorno ai 3.5 miliardi di euro e prevede di impiegare 6600 persone per i sei anni necessari alla sua realizzazione e circa 700 persone in pianta stabile per il suo esercizio per i 25 anni di operatività». È da aggiungere che i parchi eolici galleggianti, magari anche molto distanti dalla costa, occupano pur sempre «centinaia di chilometri quadrati, molti dei quali ricadono in aree altamente sensibili» sotto un doppio profilo: da un lato, quello ambientale; dall'altro, quello della sicurezza dei traffici marittimi. Dell'uno come dell'altro, è indispensabile - viene sottolineato - «tenere debitamente conto». È stato ribadito che risulta «fondamentale l'ordinata coesistenza delle molteplici attività marittime, tra le quali spiccano le attività di pesca, le attività di sfruttamento dei fondali marini ai fini minerari e la sicurezza dei traffici marittimi». Da non dimenticare, riguardo a quest'ultimo aspetto, che il mare ad occidente della Sicilia è sulla direttrice Suez-Gibilterra. Seapower è un polo di ricerca pubblico-privato: da una trentina d'anni



La Gazzetta Marittima

Napoli

lavora nel campo della ricerca applicata alle fonti di energia rinnovabile. Era nato come équipe di ricerca all'interno dell'ateneo naoletano, in seguito si è trasmutata in una vera e propria azienda fino a diventare oggi un centro di ricerca del quale lo stesso ateneo è socio. Dal quartier generale di Seapower arriva ora un invito a «procedere con tempestività nell'individuazione delle aree idonee allo sviluppo di questi parchi e nella stesura dei piani di gestione degli spazi marittimi», così da fare in modo che siano integrati tutti gli aspetti evidenziati. «Solo una volta definiti questi elementi strategici, individuando le aree idonee, - viene fatto rilevare - gli investitori e gli sviluppatori potranno «contare su un quadro chiaro e affidabile per avviare l'iter autorizzativo e, successivamente, quello realizzativo».

Adsp. Completato l'iter per la nomina degli 8 presidenti mancanti, anche per Napoli e Salerno manca solo la firma di Salvini

Nonostante le polemiche e le perplessità il governo tira dritto sulle nomine dei presidenti mancanti per completare il novero dei vertici a capo delle Adsp. Dopo alcuni rinvii, gli ultimi avvenuti ancora nei giorni scorsi, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha annunciato infatti che, "con il via libera della Commissione Ambiente del Senato, si completa l'iter istituzionale per la nomina degli otto presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. L'ultimo passaggio sarà la firma del decreto da parte del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini". Si tratta di Giovanni Gugliotti (Mar Ionio), Francesco Benevolo (Mar Adriatico Centro Settentrionale), Davide Gariglio (Mar Tirreno Settentrionale), **Raffaele Latrofa** (Mar Tirreno Centro Settentrionale), Eliseo Cuccaro (Mar Tirreno Centrale), Matteo Gasparato (Mar Adriatico Settentrionale), Paolo Piacenza (Mar Tirreno Meridionale e Ionio) e Domenico Bagalà (Mar di Sardegna). Il Mit aggiunge che il ministro Salvini rivolge ai nuovi presidenti gli auguri di buon lavoro, sottolineando l'importanza di una gestione efficiente, moderna e sostenibile dei porti, in stretta collaborazione con il mondo delle imprese e con i territori.



Shipping Italy

Napoli

Ancora frustrata la pretesa di proroga della concessione di Camed a Napoli

Cantieri Altra sentenza sfavorevole alla società navalmeccanica partenopea che aveva chiesto il rinnovo del titolo fino al 2075 di REDAZIONE SHIPPING ITALY Con una lunga e articolata sentenza il Tar della Campania ha segnato a favore dell'Autorità di sistema portuale di **Napoli** un altro punto nel lungo contenzioso instaurato contro l'ente da Cantieri del Mediterraneo (Camed), uno dei principali operatori del comparto partenopeo delle riparazioni navali. Oggetto del ricorso introduttivo era il diniego, risalente al novembre 2020, del rilascio di una proroga della concessione di Camed dal 2033 al 2075, istanza che la società aveva legato ad una clausola della convenzione con cui nel 2007 erano stati riscritti i rapporti fra concedente e concessionario, convenzione la cui natura - come ricostruito ora dal Tar - era già stata perno delle decisioni del Tar stesso e poi del Consiglio di Stato nel contenzioso perso da Camed nel 2022. Il diniego, secondo i giudici, è quindi "sufficientemente motivato già sulla base" dell'interpretazione che di quella convenzione venne data nel vecchio contenzioso, "poiché nessuna efficacia vincolante avrebbe potuto farsi derivare, in merito alla richiesta proroga, dall'art. 2 della Convenzione del 2007". A conclusioni sostanzialmente analoghe il Tar è poi arrivato riguardo i motivi aggiunti di ricorso, compreso il terzo, avente oggetto il diniego di una successiva istanza di proroga del settembre 2023, impostata, a differenza delle precedenti, su un accollo da parte di Camed di investimenti prima imputati all'Adsp. "In questo caso, l'Autorità resistente ha ritenuto di approfondire ulteriormente la complessa vicenda, istituendo persino un 'gruppo di lavoro multidisciplinare'. All'esito della rinnovata istruttoria, è peraltro giunto alla medesima conclusione di diniego già espresso, 'in relazione alle precedenti analoghe istanze per il rigetto delle quali' pendeva l'attuale giudizio. Con specifico riguardo alla proposta avanzata dalla ricorrente di realizzare nuovi investimenti, in sostituzione degli allegati impegni assunti dalla concedente, ancora da effettuarsi, l'Autorità ha preso atto della reiterata inerzia della medesima ricorrente a presentare la documentazione richiesta in sede procedimentale, confermando anche sotto questo profilo la determinazione negativa". Il comportamento dell'ente pubblico è stato anche in questo caso 'promosso' dai giudici, anche in relazione a un ancor più risalente contenzioso: "L'Autorità si è attivata in sede procedimentale, per valutare la fattibilità della proposta prospettata dalla ricorrente, in relazione agli investimenti indicati, chiedendo di depositare l'invio di " documentazione tecnica ", non prodotta però dall'interessata. Tale richiesta di integrazione documentale è da ritenersi legittima proprio alla luce della doverosa analisi e valutazione della fattispecie concreta, già interessata - come ribadito dalla stessa Autorità nei precedenti dinieghi - da una procedura di infrazione eurounitaria per aiuti di Stato, conclusasi con la decisione della Commissione dell'Unione Europea n. 2019/422 del



Shipping Italy
Ancora frustrata la pretesa di proroga della concessione di Camed a Napoli
10/29/2025 18:31 Nicola Capuzzo
Cantieri Altra sentenza sfavorevole alla società navalmeccanica partenopea che aveva chiesto il rinnovo del titolo fino al 2075 di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Con una lunga e articolata sentenza il Tar della Campania ha segnato a favore dell'Autorità di sistema portuale di Napoli un altro punto nel lungo contenzioso instaurato contro l'ente da Cantieri del Mediterraneo (Camed), uno dei principali operatori del comparto partenopeo delle riparazioni navali. Oggetto del ricorso introduttivo era il diniego, risalente al novembre 2020, del rilascio di una proroga della concessione di Camed dal 2033 al 2075, istanza che la società aveva legato ad una clausola della convenzione con cui nel 2007 erano stati riscritti i rapporti fra concedente e concessionario, convenzione la cui natura - come ricostruito ora dal Tar - era già stata perno delle decisioni del Tar stesso e poi del Consiglio di Stato nel contenzioso perso da Camed nel 2022. Il diniego, secondo i giudici, è quindi "sufficientemente motivato già sulla base" dell'interpretazione che di quella convenzione venne data nel vecchio contenzioso, "poiché nessuna efficacia vincolante avrebbe potuto farsi derivare, in merito alla richiesta proroga, dall'art. 2 della Convenzione del 2007". A conclusioni sostanzialmente analoghe il Tar è poi arrivato riguardo i motivi aggiunti di ricorso, compreso il terzo, avente oggetto il diniego di una successiva istanza di proroga del settembre 2023, impostata, a differenza delle precedenti, su un accollo da parte di Camed di investimenti prima imputati all'Adsp. "In questo caso, l'Autorità resistente ha ritenuto di approfondire ulteriormente la complessa vicenda, istituendo persino un 'gruppo di lavoro multidisciplinare'. All'esito della rinnovata istruttoria, è peraltro giunto alla medesima conclusione di diniego già espresso, 'in relazione alle precedenti analoghe istanze per il rigetto delle quali' pendeva l'attuale giudizio. Con specifico riguardo alla proposta avanzata dalla ricorrente di realizzare nuovi investimenti, in

Shipping Italy

Napoli

20 settembre 2018 (che ha valutato come aiuti di stato proprio le risorse pubbliche spese per sostenere gli investimenti nell'area di interesse, a favore della odierna ricorrente)". Da qui la conclusione, sfavorevole a Camed: "Contrariamente a quanto dedotto dalla ricorrente, non sussiste alcun difetto di motivazione e di istruttoria, poiché il diniego dà conto di un'istruttoria effettivamente compiuta (mediante l'istituzione del gruppo di lavoro multidisciplinare, la richiesta di parere legale all'Avvocatura dello Stato, le richieste documentali specifiche inoltrate all'interessata e non soddisfatte) e si fonda su una compiuta analisi della complessiva fattispecie, che non avrebbe potuto valutarsi prescindendo dalle plurime decisioni giurisdizionali già passate in giudicato; né il legittimo affidamento, la cui violazione viene prospettata in ricorso, può fondarsi su un dovere di avvio del procedimento di proroga che, come più volte ripetuto, non ha base giuridica né legale, né convenzionale, essendosi all'opposto accertata l'efficacia non vincolante dell'art 2 della convenzione del 2007". 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.

Il Nautilus

Salerno

Propeller Club Port of Salerno: "Protocollo Ormeggi, valorizzare competenze e qualità"

Si è svolto presso il Propeller Club Port of **Salerno** l'incontro "Protocollo Ormeggi valorizzare competenze e qualità", nel corso del quale è stato presentato l'innovativo standard di certificazione promosso da Assormeggi Italia e validato da RINA, tra i più prestigiosi enti di certificazione a livello internazionale. Il Protocollo Ormeggi rappresenta la prima e unica certificazione specifica per gli operatori del settore in Italia (ad eccezione del Marine Excellence riservato ai marina di maggiori dimensioni) e nasce dall'esigenza di dare valore misurabile e riconoscibile alle competenze tecniche, all'esperienza marinara e alla conoscenza territoriale degli operatori.

"Gli ormeggi italiani sono presidi fondamentali del turismo nautico e custodi di un patrimonio culturale tramandato di generazione in generazione", ha dichiarato il Presidente di Assormeggi Italia, Francesco Cimmino. "Dopo le modifiche alla Legge 118 sulle concessioni demaniali, molti nostri associati si sono trovati in difficoltà nell'interpretazione normativa. Il Protocollo Ormeggi nasce come strumento di tutela e valorizzazione delle competenze esistenti". Il progetto, che ha richiesto oltre un anno di sviluppo, certifica requisiti

fondamentali degli operatori come la conoscenza approfondita del territorio e del contesto marino locale, le competenze tecniche nell'ormeggio sicuro delle imbarcazioni, la capacità di fornire assistenza integrata ai diportisti. L'impegno per la sostenibilità ambientale e sociale. L'iniziativa si inserisce in un contesto di profonde trasformazioni normative e di mercato. Come emerso durante l'incontro, la mancanza di competenze specifiche nelle politiche marittime di molte amministrazioni locali rischia di penalizzare operatori con decenni di esperienza a favore di soggetti esterni, con conseguente perdita di know-how territoriale. "Il Protocollo non inventa nulla di nuovo", hanno spiegato i tecnici, gli ingegneri Attilio Tolomeo e Massimo di Rosario, soci del propeller salernitano, che hanno curato lo sviluppo dello standard. "Dà semplicemente evidenza certificabile di competenze che gli operatori già possiedono, trasformando un patrimonio di conoscenze tradizionali in requisiti misurabili secondo gli standard RINA". Alcuni bandi di gara stanno già iniziando a inserire certificazioni di qualità tra i requisiti. L'auspicio di Assormeggi è che il Protocollo Ormeggi possa essere riconosciuto nelle future modifiche normative, contribuendo a valorizzare la professionalità e l'esperienza degli operatori italiani nei processi di affidamento delle concessioni. "Serve equilibrio e comprensione da parte degli amministratori", è stato il messaggio conclusivo. "Dietro ogni ormeggio c'è storia, cultura e identità marittima da preservare. Il Protocollo Ormeggi è uno strumento concreto per farlo".



10/29/2025 09:41

Si è svolto presso il Propeller Club Port of Salerno l'incontro "Protocollo Ormeggi valorizzare competenze e qualità", nel corso del quale è stato presentato l'innovativo standard di certificazione promosso da Assormeggi Italia e validato da RINA, tra i più prestigiosi enti di certificazione a livello internazionale. Il Protocollo Ormeggi rappresenta la prima e unica certificazione specifica per gli operatori del settore in Italia (ad eccezione del Marine Excellence riservato ai marina di maggiori dimensioni) e nasce dall'esigenza di dare valore misurabile e riconoscibile alle competenze tecniche, all'esperienza marinara e alla conoscenza territoriale degli operatori. "Gli ormeggi italiani sono presidi fondamentali del turismo nautico e custodi di un patrimonio culturale tramandato di generazione in generazione", ha dichiarato il Presidente di Assormeggi Italia, Francesco Cimmino. "Dopo le modifiche alla Legge 118 sulle concessioni demaniali, molti nostri associati si sono trovati in difficoltà nell'interpretazione normativa. Il Protocollo Ormeggi nasce come strumento di tutela e valorizzazione delle competenze esistenti". Il progetto, che ha richiesto oltre un anno di sviluppo, certifica requisiti fondamentali degli operatori come la conoscenza approfondita del territorio e del contesto marino locale, le competenze tecniche nell'ormeggio sicuro delle imbarcazioni, la capacità di fornire assistenza integrata ai diportisti. L'impegno per la sostenibilità ambientale e sociale. L'iniziativa si inserisce in un contesto di profonde trasformazioni normative e di mercato. Come emerso durante l'incontro, la mancanza di competenze specifiche nelle politiche marittime di molte amministrazioni locali rischia di penalizzare operatori con decenni di esperienza a favore di soggetti esterni, con conseguente perdita di know-how territoriale. "Il Protocollo non inventa nulla di nuovo", hanno spiegato i tecnici, gli ingegneri Attilio Tolomeo e Massimo di Rosario, soci del propeller salernitano, che hanno curato lo sviluppo dello standard. "Dà

Il porto di Bari tra cantieri e progetti: quali sono le opere che stanno trasformando il volto dello scalo

Da Marisabella al nuovo terminal passeggeri, dai sistemi di elettrificazione delle banchine alla riqualificazione del molo San Cataldo: lo scalo barese tra presente e futuro. Il neopresidente dell'**Autorità portuale**, **Francesco Mastro**: "Pronti a occuparci anche del dragaggio del porto vecchio" Completate di recente, ancora in corso di realizzazione, oppure programmate per il futuro, in alcuni casi già finanziate. Sono diverse le opere che, in questi anni, stanno interessando il porto di Bari, contribuendo, in misura diversa, a trasformarne il volto. L'obiettivo è quello di rendere lo scalo barese sempre più moderno ed efficiente, adatto ad accogliere traffici che si dimostrano in costante crescita. Portare avanti in maniera spedita le opere già avviate e imprimere una spinta decisiva a quelle in fase di programmazione: è proprio questo il duplice proposito che il nuovo presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, **Francesco Mastro**, insediatosi a giugno scorso, ha posto tra le sue priorità. Sviluppo e nuove tecnologie per tutti gli scali del **sistema**, con un'attenzione particolare alla sostenibilità, perché "la crescita dei traffici - merci e passeggeri - e la tutela ambientale, 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". Ma quali sono, nello specifico, le opere più rilevanti che riguardano il porto di Bari? Leggi tutto l'articolo.



Il Nautilus

Bari

Prende forma il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Si attendono le designazioni di alcune Amministrazioni locali mancanti per completare l'organo governo e di gestione strategica dell'Ente. Con determina n. 349 del 28 ottobre scorso, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM), Francesco Mastro, ha nominato i primi sei componenti del nuovo Comitato di gestione dell'Ente. Si tratta di: - Avv. Flavia Rita Decaro - designato dalla Regione Puglia -Avv. Francesco La Torre - designato dal Comune di Manfredonia -C.A. (CP) Donato De Carolis - Direttore Marittimo della Puglia e Basilicata ionica -C.V. (CP) Luigi Amitrano - Comandante del Porto di Brindisi -C.F. (CP) Valerio Massimo Acanfora - Comandante del porto di Barletta -C.F. (CP) Marco Pepe Comandante del Porto di Manfredonia -C.F. (CP) Giuseppe Panico - Comandante del porto di Termoli -T.V. (CP) Gennaro Moccia - Comandante del porto di Monopoli Si attendono, ancora, le designazioni di alcune Amministrazioni locali mancanti, già richieste dall'Ente portuale, per completare l'organo governo e di gestione strategica dell'Autorità di Sistema. "Abbiamo bisogno che la nostra macchina gestionale sia messa quanto prima nelle condizioni di correre e di affrontare tutte le sfide che ci attendono- commenta il presidente Mastro. La costituzione del Comitato di gestione rappresenta un passaggio fondamentale per dare piena operatività all'Ente e garantire una governance solida. Per questo - continua Mastro- auspico che le Amministrazioni locali mancanti procedano tempestivamente con le designazioni di competenza; magari, oltre all'avvocato Decaro, già designata dalla Regione, valorizzando ulteriormente la presenza femminile, risorsa di competenza e visione. È necessario, comunque, procedere speditamente - conclude il Presidente - per rendere l'Autorità pienamente in grado di deliberare e di decidere il futuro strategico dei sei porti del nostro Sistema, a beneficio dei territori e di tutto il Paese". Il Comitato di gestione è l'organo di governo dell'Autorità di Sistema Portuale. Esercita funzioni di indirizzo e programmazione, deliberando su atti fondamentali quali il Piano Regolatore di Sistema Portuale, il Bilancio, il Piano Operativo Triennale e le concessioni demaniali; peraltro, il Comitato nomina il Segretario generale, su proposta del Presidente. Prima della riforma del 2016, le Autorità portuali erano dotate di un Comitato portuale con una composizione più ampia e articolata che includeva rappresentanti delle categorie economiche e sociali. La riforma ha introdotto un modello più snello e funzionale, riducendo il numero dei componenti e concentrandone le competenze sulle decisioni strategiche.



Informare

Bari

Prende forma il Comitato di gestione dell'AdSP dell'Adriatico Meridionale

Con determina firmata ieri, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Francesco Mastro, ha nominato i primi componenti del nuovo Comitato di gestione dell'ente. Si tratta di: Flavia Rita Decaro (designata dalla Regione Puglia), Francesco La Torre (designato dal Comune di Manfredonia), Donato De Carolis (direttore marittimo della Puglia e Basilicata ionica), Luigi Amitrano (comandante del porto di Brindisi), Valerio Massimo Acanfora (comandante del porto di Barletta), Marco Pepe (comandante del porto di Manfredonia), Giuseppe Panico (comandante del porto di Termoli) e Gennaro Moccia (comandante del porto di Monopoli). Mancano ancora le designazioni di alcune amministrazioni locali per completare l'organo dell'Autorità di Sistema.



Authority di Bari, ufficializzati i primi nomi del comitato di gestione

Mastro: gli enti locali mancanti facciano in fretta, e magari scelgano donne BARI. Sta prendendo forma il comitato di gestione dell'Authority barese (Mare Adriatico Meridionale): il presidente **Francesco Mastro** annuncia di aver nominato i primi sei componenti del nuovo comitato di gestione dell'ente. L'organo non è ancora al completo perché si attendono le designazioni di alcune amministrazioni locali: al tempo stesso, proprio aver messo nero su bianco in un provvedimento ufficiale la prima parte dei nomi suona come una sorta di "svegliarino" per chi non ha ancora indicato i nomi (e come la sottolineatura che non si vuol porre indugio per far decollare l'attività dell'istituzione portuale nella pienezza del suo assetto, dopo la lunga fase commissariale durata mesi e mesi). I nomi indicati sono quelli di: avvocatessa Flavia Rita Decaro (designata dalla Regione Puglia) avvocato **Francesco La Torre** (designato dal Comune di Manfredonia) contrammiraglio (Cp) Donato De Carolis (direttore marittimo della Puglia e Basilicata ionica) capitano di vascello (Cp) Luigi Amitrano (comandante del porto di Brindisi) capitano di fregata (Cp) Valerio Massimo Acanfora (comandante del porto di Barletta) capitano di fregata (Cp) Marco Pepe (comandante del porto di Manfredonia) capitano di fregata (Cp) Giuseppe Panico (comandante del porto di Termoli) tenente di vascello (Cp) Gennaro Moccia (comandante del porto di Monopoli). Come detto, il presidente **Mastro** resta in attesa le designazioni di alcune amministrazioni locali mancanti, e «già richieste dall'ente portuale», per poter giungere a «completare l'organo di governo e di gestione strategica dell'Autorità di Sistema». Il comitato di gestione - viene sottolineato dall'istituzione portuale barese annunciando i primi nominativi - è l'organo di governo dell'Autorità di Sistema Portuale: «esercita funzioni di indirizzo e programmazione, deliberando su atti fondamentali quali il piano regolatore di sistema portuale, il bilancio, il piano operativo triennale e le concessioni demaniali». Ma, soprattutto, a ciò si aggiunga che è il comitato di gestione a nominare - su proposta del presidente - il segretario generale, l'altro tassello-chiave mancante nel puzzle degli assetti dell'Authority. Viene ricordato che, «prima della riforma del 2016», le Autorità portuali erano dotate di un comitato portuale con «una composizione più ampia e articolata che includeva rappresentanti delle categorie economiche e sociali». Nove anni fa è stato introdotto un modello organizzativo che l'ente barese giudica «più snello e funzionale», in virtù della riduzione del numero dei componenti e della concentrazione delle competenze sulle decisioni strategiche. Queste le parole di **Francesco Mastro**, ex commissario che dalla settimana scorsa ha i galloni di presidente: «Abbiamo bisogno che la nostra macchina gestionale sia messa quanto prima nelle condizioni di correre e di affrontare tutte le sfide che ci attendono: la costituzione del comitato di gestione rappresenta un passaggio fondamentale



Mastro: gli enti locali mancanti facciano in fretta, e magari scelgano donne BARI. Sta prendendo forma il comitato di gestione dell'Authority barese (Mare Adriatico Meridionale): il presidente Francesco Mastro annuncia di aver nominato i primi sei componenti del nuovo comitato di gestione dell'ente. L'organo non è ancora al completo perché si attendono le designazioni di alcune amministrazioni locali: al tempo stesso, proprio aver messo nero su bianco in un provvedimento ufficiale la prima parte dei nomi suona come una sorta di "svegliarino" per chi non ha ancora indicato i nomi (e come la sottolineatura che non si vuol porre indugio per far decollare l'attività dell'istituzione portuale nella pienezza del suo assetto, dopo la lunga fase commissariale durata mesi e mesi). I nomi indicati sono quelli di: avvocatessa Flavia Rita Decaro (designata dalla Regione Puglia) avvocato Francesco La Torre (designato dal Comune di Manfredonia) contrammiraglio (Cp) Donato De Carolis (direttore marittimo della Puglia e Basilicata ionica) capitano di vascello (Cp) Luigi Amitrano (comandante del porto di Brindisi) capitano di fregata (Cp) Valerio Massimo Acanfora (comandante del porto di Barletta) capitano di fregata (Cp) Marco Pepe (comandante del porto di Manfredonia) capitano di fregata (Cp) Giuseppe Panico (comandante del porto di Termoli) tenente di vascello (Cp) Gennaro Moccia (comandante del porto di Monopoli). Come detto, il presidente Mastro resta in attesa le designazioni di alcune amministrazioni locali mancanti, e «già richieste dall'ente portuale», per poter giungere a «completare l'organo di governo e di gestione strategica dell'Autorità di Sistema». Il comitato di gestione - viene sottolineato dall'istituzione portuale barese annunciando i primi nominativi - è l'organo di governo dell'Autorità di Sistema Portuale: «esercita funzioni di indirizzo e programmazione, deliberando su atti fondamentali quali il piano regolatore di sistema portuale, il bilancio, il piano operativo triennale e le

La Gazzetta Marittima

Bari

per dare piena operatività all'ente e garantire una governance solida». **Mastro** insiste sull'invito esplicito alle amministrazioni locali mancanti a procedere «tempestivamente con le designazioni di competenza». Aggiungendo: «Magari, oltre all'avvocata Decaro, già designata dalla Regione, valorizzando ulteriormente la presenza femminile, risorsa di competenza e visione». **Mastro** ribadisce che comunque è indispensabile «procedere speditamente - conclude - per rendere l'Autorità pienamente in grado di deliberare e di decidere il futuro strategico dei sei porti del nostro Sistema, a beneficio dei territori e di tutto il Paese».

AdSp MAM, prende forma il nuovo Comitato di Gestione

Mastro: 'Completare il Comitato di Gestione è essenziale per dare piena operatività all'Ente e guidare il futuro strategico.'

Francesco Filiali

BARI Con la determina n. 349 del 28 ottobre, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Francesco Mastro, ha formalizzato la nomina dei primi componenti del nuovo Comitato di Gestione, l'organo chiamato a guidare la strategia dei sei porti del Sistema. Fanno parte del nuovo organismo l'avvocato Flavia Rita Decaro, designata dalla Regione Puglia, l'avvocato Francesco La Torre, indicato dal Comune di Manfredonia, il contrammiraglio (CP) Donato De Carolis, direttore marittimo della Puglia e Basilicata ionica, il capitano di vascello (CP) Luigi Amitrano, comandante del porto di Brindisi, il capitano di fregata (CP) Valerio Massimo Acanfora, comandante del porto di Barletta, il capitano di fregata (CP) Marco Pepe, comandante del porto di Manfredonia, il capitano di fregata (CP) Giuseppe Panico, comandante del porto di Termoli, e il tenente di vascello (CP) Gennaro Moccia, comandante del porto di Monopoli. All'appello mancano ancora alcune designazioni da parte delle Amministrazioni locali, già sollecitate dall'Ente, necessarie per completare la composizione dell'organo di governo e rendere pienamente operativa la macchina decisionale dell'Autorità. Abbiamo bisogno che la nostra struttura sia presto messa nelle condizioni di correre e affrontare tutte le sfide che ci attendono ha dichiarato il presidente Mastro. La costituzione del Comitato di Gestione rappresenta un passaggio cruciale per garantire stabilità, tempestività e una governance solida. Mi auguro che le Amministrazioni mancanti procedano rapidamente con le designazioni di competenza, valorizzando al contempo la presenza femminile, come quella dell'avvocato Decaro, esempio di competenza e visione. Il Comitato di Gestione costituisce il cuore politico e strategico dell'Autorità di Sistema Portuale: definisce gli indirizzi generali, approva atti fondamentali come il Piano Regolatore di Sistema Portuale, il Bilancio e il Piano Operativo Triennale, oltre a deliberare sulle concessioni demaniali e a nominare, su proposta del Presidente, il Segretario generale. La riforma portuale del 2016 ha profondamente rinnovato la struttura di governo delle Autorità di Sistema, sostituendo i precedenti Comitati Portuali più ampi e rappresentativi delle categorie economiche e sociali con organismi più snelli e funzionali, capaci di decisioni rapide e coordinate. Con la nuova composizione del Comitato di Gestione, l'AdSp MAM si prepara dunque a consolidare il proprio ruolo di cabina di regia per la crescita e l'integrazione dei porti adriatici meridionali, nel segno dell'efficienza amministrativa e dello sviluppo territoriale.



Shipping Italy

Taranto

Il rigassificatore del Molo Polisettoriale di Taranto approda al Mase

Porti Progetto da 600 milioni di euro di investimenti per una struttura onshore da 12 miliardi di metri cubi di capacità annua promossa dalla misteriosa Denali Gas Trading di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Ancora priva della documentazione di dettaglio, è da qualche giorno depositata al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica la domanda relativa alla Valutazione di impatto ambientale per il "Progetto Rigassificatore Gnl da 12 Mld mc/anno nell'area portuale di **Taranto**". Titolare dell'istanza è la società Terminale di rigassificazione Gnl **Taranto** s.r.l. Al momento l'Autorità di sistema portuale del porto ionico, che nelle scorse settimane, prima che le trattative per l'ex Ilva registrassero l'ennesimo naufragio, aveva offerto una disponibilità di massima per ospitare un rigassificatore galleggiante in porto, non ha chiarito il proprio coinvolgimento e neppure la propria consapevolezza dell'iter avviato. Ma il progetto sembra cosa diversa da quello di cui si parlò in estate. Da una lettera firmata dall'amministratore della summenzionata società, Alberto Leopizzi, datata 7 agosto e indirizzata a Comune, Regione e Ministero delle imprese e del made in Italy per comunicare "l'avvio dell'iter autorizzativo" col deposito presso la Direzione regionale dei Vigili del fuoco della relazione specialistica per il rilascio del Nof (nulla osta di fattibilità), si apprende innanzitutto che il progetto di Terminale è per un rigassificatore onshore, ancorché sito "alla testa del Molo Polisettoriale", di cui recupererebbe parte dell'operatività, dato che, secondo l'autore, esso verserebbe "in stato di abbandono". La lettera spiega poi che l'investimento sarebbe di 600 milioni di euro e la capacità di 12 miliardi di metri cubi l'anno, e dà conto della disponibilità della società ad aprire al Comune per una partecipazione degli utili del Terminale, mentre Rina Consulting non ha dato riscontro alla notizia, circolata su stampa locale, della sua partecipazione alla redazione del progetto. Ad esso si accennò nel 2023, quando La Verità evidenziò come la francese Belenergia, società del cui board era stato membro Claudio Stefanazzi (ex portavoce del governatore Michele Emiliano e oggi deputato), dopo aver avviato il progetto di parco eolico tarantino Beleolico poi realizzato dalla Renexia del gruppo Toto, avesse acquistato una quota del 15% di Terminale di rigassificazione Gnl **Taranto** s.r.l. L'iter sembra però aver subito ora un'accelerazione, in coincidenza con una netta mutazione della compagine azionaria, perché a luglio non solo Belenergia ha ceduto un 10% di quella quota, ma anche i due fondatori, Leopizzi appunto e l'ex manager Eni Giuseppe Ciccarelli, hanno venduto le loro due tranches paritetiche alla società anonima svizzera Denali Gas Trading, che oggi quindi detiene il 95% del capitale. A Ginevra Denali ha solo una sede legale, presso lo studio legale Croce & Associés, ma la testa sembrerebbe essere quella di Denali Investment & Energy Resources, gruppo africano avente sede fra Ciad e Nigeria. In Africa, del resto, ha operato per anni nel settore energetico la Medea Development,



Porti Progetto da 600 milioni di euro di investimenti per una struttura onshore da 12 miliardi di metri cubi di capacità annua promossa dalla misteriosa Denali Gas Trading di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Ancora priva della documentazione di dettaglio, è da qualche giorno depositata al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica la domanda relativa alla Valutazione di impatto ambientale per il "Progetto Rigassificatore Gnl da 12 Mld mc/anno nell'area portuale di Taranto". Titolare dell'istanza è la società Terminale di rigassificazione Gnl Taranto s.r.l. Al momento l'Autorità di sistema portuale del porto ionico, che nelle scorse settimane, prima che le trattative per l'ex Ilva registrassero l'ennesimo naufragio, aveva offerto una disponibilità di massima per ospitare un rigassificatore galleggiante in porto, non ha chiarito il proprio coinvolgimento e neppure la propria consapevolezza dell'iter avviato. Ma il progetto sembra cosa diversa da quello di cui si parlò in estate. Da una lettera firmata dall'amministratore della summenzionata società, Alberto Leopizzi, datata 7 agosto e indirizzata a Comune, Regione e Ministero delle imprese e del made in Italy per comunicare "l'avvio dell'iter autorizzativo" col deposito presso la Direzione regionale dei Vigili del fuoco della relazione specialistica per il rilascio del Nof (nulla osta di fattibilità), si apprende innanzitutto che il progetto di Terminale è per un rigassificatore onshore, ancorché sito "alla testa del Molo Polisettoriale", di cui recupererebbe parte dell'operatività, dato che, secondo l'autore, esso verserebbe "in stato di abbandono". La lettera spiega poi che l'investimento sarebbe di 600 milioni di euro e la capacità di 12 miliardi di metri cubi l'anno, e dà conto della disponibilità della società ad aprire al Comune per una partecipazione degli utili del Terminale, mentre Rina Consulting non ha dato riscontro alla notizia, circolata su stampa locale, della sua partecipazione alla redazione del progetto. Ad esso si accennò nel 2023, quando La Verità evidenziò come la francese Belenergia, società del cui board era stato membro Claudio Stefanazzi (ex portavoce del governatore Michele Emiliano e oggi deputato), dopo aver avviato il progetto di parco eolico tarantino Beleolico poi realizzato dalla Renexia del gruppo Toto, avesse acquistato una quota del 15% di Terminale di rigassificazione Gnl Taranto s.r.l. L'iter sembra però aver subito ora un'accelerazione, in coincidenza con una netta mutazione della compagine azionaria, perché a luglio non solo Belenergia ha ceduto un 10% di quella quota, ma anche i due fondatori, Leopizzi appunto e l'ex manager Eni Giuseppe Ciccarelli, hanno venduto le loro due tranches paritetiche alla società anonima svizzera Denali Gas Trading, che oggi quindi detiene il 95% del capitale. A Ginevra Denali ha solo una sede legale, presso lo studio legale Croce & Associés, ma la testa sembrerebbe essere quella di Denali Investment & Energy Resources, gruppo africano avente sede fra Ciad e Nigeria. In Africa, del resto, ha operato per anni nel settore energetico la Medea Development,

Shipping Italy

Taranto

la società, anch'essa svizzera, di Ciccarelli, cui faceva capo anche una società omonima con sede alle Virgin Island, dove pure erano residenti diverse entità intermedie dallo studio Croce, come evidenziato dalle ricostruzioni sulle società offshore effettuate dall'Icj - International consortium of investigative journalist. In attesa di chiarimenti istituzionali, non resta che attendere lo sviluppo dell'iter. 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.

CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

CROTONE AVANZA TRA INDUSTRIA E TURISMO, CORIGLIANO-ROSSANO FERMA PER LE SCELTE DEL SINDACO

Sen. Rapani (FDI): «Stasi e la sua amministrazione del tempo hanno chiuso la porta al lavoro e allo sviluppo. A **Crotone** altre 137 assunzioni, qui solo silenzio» Roma, 29 ottobre 2025 - Per amministrare una città ci vuole lungimiranza e non capricci. «Quando si parla di lavoro e sviluppo, i capricci vanno messi da parte. A **Corigliano-Rossano**, invece, si è scelto di dire no al futuro, e oggi i risultati si vedono chiaramente». Il senatore di Fdi Ernesto Rapani interviene con parole dure dopo le notizie sull'ampliamento dell'attività portuale di **Crotone**, dove la Metal Carpenteria, azienda collegata a Baker Hughes, ha ottenuto una nuova concessione per oltre 17 mila metri quadrati e ha avviato un piano di espansione industriale che porterà 137 nuovi posti di lavoro, oltre ai 40 già avviati. «A pochi chilometri da noi - afferma Rapani - **Crotone** raccoglie i frutti di ciò che **Corigliano-Rossano** ha respinto. Baker Hughes aveva scelto la nostra città per un investimento importante, milioni di euro e centinaia di posti di lavoro. Ma qui si è preferito chiudere la porta, inventando cavilli e pretesti. Oggi quei benefici li raccoglie un altro territorio, sulla stessa striscia di mare e a pochi chilometri da **Corigliano-Rossano**, mentre noi restiamo fermi a guardare». Il senatore evidenzia la differenza di risultati tra le due realtà: a **Crotone** le navi da crociera arrivano giornalmente e con certa frequenza, il **porto** cresce, le aziende assumono e investono. Turismo e industria convivono senza nessun tipo di problema. A **Corigliano-Rossano**, invece, dopo il no di Stasi a Baker Hughes, tutto tace. «Sarei curioso di sapere quale è stato l'esito del ricorso al Presidente della Repubblica. Sicuramente nessuno, lo si sapeva. Obiettivo unico era scoraggiare Baker Hughes e costringerla ad andare via. Obiettivo raggiunto a danno di una città e di un territorio». «Parliamo di un'amministrazione - aggiunge Rapani - che si professa di sinistra, ma che di sinistra non ha più nulla. Perché chi ha a cuore i più deboli, come noi della destra sociale, non chiude la porta a chi può dare lavoro. Chi si dice vicino agli operai, ai disoccupati, ai giovani che vogliono costruire una famiglia, non respinge un investimento che avrebbe cambiato il volto della città. Qui si è fatto esattamente il contrario: si è negato il futuro a centinaia di persone». Il progetto Baker Hughes, previsto proprio per il **porto** di **Corigliano-Rossano**, avrebbe portato una filiera industriale moderna, posti di lavoro diretti e indiretti, formazione e stabilità economica. Ma, a causa delle scelte del sindaco, l'azienda ha rinunciato all'insediamento. Oggi, nel **porto** di **Crotone**, la stessa azienda - attraverso i suoi fornitori come Metal Carpenteria - investe, porta benefici e contribuisce allo sviluppo di un territorio. Il parlamentare punta il dito anche contro il silenzio generale della città: «Non una parola da chi avrebbe dovuto difendere i lavoratori. Nessuna reazione dai sindacati, nessuna protesta dalla società civile. Tutti zitti, come



Sen. Rapani (FDI): «Stasi e la sua amministrazione del tempo hanno chiuso la porta al lavoro e allo sviluppo. A Crotone altre 137 assunzioni, qui solo silenzio» Roma, 29 ottobre 2025 - Per amministrare una città ci vuole lungimiranza e non capricci. «Quando si parla di lavoro e sviluppo, i capricci vanno messi da parte. A Corigliano-Rossano, invece, si è scelto di dire no al futuro, e oggi i risultati si vedono chiaramente». Il senatore di Fdi Ernesto Rapani interviene con parole dure dopo le notizie sull'ampliamento dell'attività portuale di Crotone, dove la Metal Carpenteria, azienda collegata a Baker Hughes, ha ottenuto una nuova concessione per oltre 17 mila metri quadrati e ha avviato un piano di espansione industriale che porterà 137 nuovi posti di lavoro, oltre ai 40 già avviati. «A pochi chilometri da noi - afferma Rapani - Crotone raccoglie i frutti di ciò che Corigliano-Rossano ha respinto. Baker Hughes aveva scelto la nostra città per un investimento importante, milioni di euro e centinaia di posti di lavoro. Ma qui si è preferito chiudere la porta, inventando cavilli e pretesti. Oggi quei benefici li raccoglie un altro territorio, sulla stessa striscia di mare e a pochi chilometri da Corigliano-Rossano, mentre noi restiamo fermi a guardare». Il senatore evidenzia la differenza di risultati tra le due realtà: a Crotone le navi da crociera arrivano giornalmente e con certa frequenza, il porto cresce, le aziende assumono e investono. Turismo e industria convivono senza nessun tipo di problema. A Corigliano-Rossano, invece, dopo il no di Stasi a Baker Hughes, tutto tace. «Sarei curioso di sapere quale è stato l'esito del ricorso al Presidente della Repubblica. Sicuramente nessuno, lo si sapeva. Obiettivo unico era scoraggiare Baker Hughes e costringerla ad andare via. Obiettivo raggiunto a danno di una città e di un territorio». «Parliamo di un'amministrazione - aggiunge Rapani - che si professa di sinistra, ma che di sinistra non ha più nulla. Perché chi ha a cuore i più deboli, come noi della destra sociale, non chiude la porta a chi può dare lavoro. Chi

CoriglianoCalabro

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

se la perdita di centinaia di posti di lavoro fosse una cosa normale. Ma non lo è, e non lo sarà mai». Rapani invita i cittadini a riflettere: «Un'amministrazione che ferma lo sviluppo non ferma solo un cantiere, ferma la vita di chi sperava in un'opportunità e lo sviluppo di un territorio. Oggi chi avrebbe potuto lavorare a Corigliano-Rossano dovrà continuare a guardare verso altre mete per trovare ciò che qui gli è stato negato». E conclude con un appello: «Basta immobilismo, basta giustificazioni. Serve una politica lungimirante basata sull'ascolto e sulla progettualità per dare la possibilità di costruire e garantire un futuro. Corigliano-Rossano non può restare la città dei rimpianti. Io continuerò a denunciare questa ingiustizia finché non si tornerà a parlare seriamente di lavoro e sviluppo vero». Ufficio Stampa - Senatore Ernesto Rapani.

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Lavoro, nel porto di Crotone ampliata la concessione a Metal Carpenteria

Le dimensioni dei manufatti trattati dall'azienda richiedono la necessità di completarne la produzione in un'area portuale per assicurarne il relativo trasporto con mezzi navali. Il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, **Paolo Piacenza**, ha firmato l'atto che assicura alla società Metal Carpenteria l'estensione della durata della concessione demaniale marittima nel porto di Crotone dove l'azienda realizza la saldatura di moduli di carpenteria metallica, parzialmente realizzati presso le proprie officine e assemblati in porto, da installare successivamente in impianti produttivi oltreoceano finalizzati al trattamento di liquefazione del gas. Le dimensioni dei manufatti richiedono la necessità di completarne la produzione in un'area portuale in modo tale da assicurarne il relativo trasporto con mezzi navali dedicati. La concessione, rilasciata a settembre dell'anno scorso, scadrà dunque il 14 novembre 2033, in relazione al piano di investimenti industriale del 13 maggio 2023 che prevede l'ampliamento della gamma produttiva, dotandosi di un'impiantistica tecnologicamente più avanzata e in grado di soddisfare le attuali e future richieste di mercato, e l'assunzione di 137 nuovi occupati nel territorio di Crotone. La concessione è relativa ad un'area complessiva di 17.239 metri quadrati ricompresa nella circoscrizione territoriale "Porto Nuovo" della zona portuale industriale di Crotone. Condividi Tag porti gioia tauro Articoli correlati.



Si amplia la concessione di Metal Carpenteria nel porto di Crotone

Più spazio per moduli di impianti destinati alla liquefazione del gas GIOIA TAURO. La concessione si allarga e l'azienda assume: accade nel porto di Crotone, dove l'Authority di Gioia Tauro (Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio) ha messo nero su bianco l'ampliamento della concessione destinata alla società Metal Carpenteria srl, incrementa la propria presenza nello scalo calabrese per realizzare i propri piani di sviluppo industriale nazionali e internazionali. Con una conseguenza: l'assunzione di 137 addetti in più e, di riflesso, «l'ulteriore sviluppo dell'indotto che ne deriverà, rafforzandone così il proficuo rapporto tra porto e città», com'è stato sottolineato. L'area in concessione, nella zona portuale industriale di Crotone, sarà utilizzata - viene reso noto - per «la saldatura di moduli di carpenteria metallica, parzialmente realizzati presso le officine della società e assemblate in porto, da installare successivamente in impianti produttivi oltreoceano finalizzati al trattamento di liquefazione del gas». Viste le dimensioni dei manufatti è stato necessario «completarne la produzione in un'area portuale in modo tale da assicurarne il relativo trasporto con mezzi navali dedicati». L'atto di concessione demaniale marittima è stato sottoscritto dal commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale gioiese, **Paolo Piacenza**, e dalla rappresentante legale di Metal Carpenteria srl, Angela Fusini: l'azienda può così ampliare le proprie strutture industriali, essendo già titolare di una concessione nel settembre dello scorso anno. Al centro dell'attenzione è una concessione riguardante una zona demaniale marittima della superficie complessiva di oltre 17mila metri quadrati, nell'area definita "Porto Nuovo". La concessione - viene fatto rilevare - scadrà il 14 novembre 2033 ed è relativo al "piano di investimenti industriale" che porta la data del 13 maggio di due anni fa. In base al piano di investimenti presentato dall'azienda, adesso l'obiettivo è quello di ampliare la gamma produttiva, dotandosi di «un'impiantistica tecnologicamente più avanzata e in grado di soddisfare le attuali e future richieste di mercato», è stato detto nel corso della presentazione di questa nuova realtà. In base agli attuali ordini in acquisizione da parte di Metal Carpenteria, la realizzazione del piano consentirebbe all'azienda di divenire, nel giro di «18-24 mesi dal completamento delle opere», il «più grande operatore di settore del Meridione»: gli ordini si stima «potrebbero essere continuativi, e con reale prospettiva di un aumento sostanziale della domanda del settore pubblico». Stando a quanto viene riferito, la favorevole dislocazione nei pressi del porto di Crotone consentirebbe all'azienda di indirizzarsi ancor di più verso una clientela internazionale: con una «positiva prospettiva di raddoppio del fatturato, a partire dal primo anno successivo alla partenza della produzione presso i nuovi stabilimenti». Inutile dire cosa significherebbe tutto questo, in termini di ricadute locali nella crescita economica per la



Più spazio per moduli di impianti destinati alla liquefazione del gas GIOIA TAURO. La concessione si allarga e l'azienda assume: accade nel porto di Crotone, dove l'Authority di Gioia Tauro (Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio) ha messo nero su bianco l'ampliamento della concessione destinata alla società Metal Carpenteria srl, incrementa la propria presenza nello scalo calabrese per realizzare i propri piani di sviluppo industriale nazionali e internazionali. Con una conseguenza: l'assunzione di 137 addetti in più e, di riflesso, «l'ulteriore sviluppo dell'indotto che ne deriverà, rafforzandone così il proficuo rapporto tra porto e città», com'è stato sottolineato. L'area in concessione, nella zona portuale industriale di Crotone, sarà utilizzata - viene reso noto - per «la saldatura di moduli di carpenteria metallica, parzialmente realizzati presso le officine della società e assemblate in porto, da installare successivamente in impianti produttivi oltreoceano finalizzati al trattamento di liquefazione del gas». Viste le dimensioni dei manufatti è stato necessario «completarne la produzione in un'area portuale in modo tale da assicurarne il relativo trasporto con mezzi navali dedicati». L'atto di concessione demaniale marittima è stato sottoscritto dal commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale gioiese, Paolo Piacenza, e dalla rappresentante legale di Metal Carpenteria srl, Angela Fusini: l'azienda può così ampliare le proprie strutture industriali, essendo già titolare di una concessione nel settembre dello scorso anno. Al centro dell'attenzione è una concessione riguardante una zona demaniale marittima della superficie complessiva di oltre 17mila metri quadrati, nell'area definita "Porto Nuovo". La concessione - viene fatto rilevare - scadrà il 14 novembre 2033 ed è relativo al "piano di investimenti industriale" che porta la data del 13 maggio di due anni fa. In base al piano di investimenti presentato dall'azienda, adesso l'obiettivo è quello di ampliare la gamma produttiva, dotandosi di «un'impiantistica tecnologicamente più avanzata e in grado di soddisfare le

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

città e per il suo territorio di riferimento. Illustrando l'identikit del piano, è stato sottolineato anche che, «in un'ottica di economia circolare, con lo sguardo rivolto anche all'impatto ambientale», la previsione di investimento riguardante la nuova produzione avrà attenzione all'efficienza energetica e sarà «indirizzata verso la riduzione delle emissioni e alla sostenibilità ambientale». Queste le parole del commissario straordinario **Paolo Piacenza**: «Si tratta di un importante insediamento industriale, motivo di pregio per l'intera Calabria e già attivo nel porto di Crotone, da oltre un anno, con un primo impianto che ha visto il coinvolgimento di un centinaio di lavoratori. Grazie all'ampliamento dell'attività di logistica "di banchina" portuale si potrà concretizzare un'ulteriore ricaduta economica, rafforzandone di conseguenza il circuito virtuoso esistente tra il porto e la città».

Crotone: 137 nuovi posti di lavoro con la Metal Carpenteria

Firmato l'ampliamento della concessione demaniale in porto

Giulia Sarti

CROTONE Quello che ormai può essere chiamato presidente dell'AdSp dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Paolo Piacenza (ieri l'ultimo passaggio al Senato), ha firmato dunque il primo atto dalla nomina ufficiale. Si tratta dell'atto per l'ampliamento della concessione demaniale marittima alla società Metal Carpenteria srl, che continua a scegliere il porto di Crotone per realizzare i propri piani di sviluppo industriale nazionali e internazionali. La sottoscrizione con il rappresentante legale di Metal Carpenteria srl Angela Fusini, rappresenta una reciproca conferma di stima e fiducia con la società già titolare di una concessione rilasciata nel Settembre 2024 e che ora vede allungarsi fino al Novembre 2033, in relazione al Piano di investimenti industriale datato del 13.05.2023, a decorrere dalla data di stipula dell'atto concessorio. Una scelta importante per il territorio di Crotone, considerato che è prevista l'assunzione di 137 nuovi occupati e l'ulteriore sviluppo dell'indotto che ne deriverà, rafforzandone così il proficuo rapporto tra porto e città. L'area demaniale in concessione Il nuovo acrotonetto avrà in oggetto la concessione demaniale marittima inerente ad una zona da 17.239 metri quadrati, ricompresa nella circoscrizione territoriale Porto Nuovo dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio. Posta nella zona portuale industriale di Crotone, l'area in concessione sarà utilizzata per la saldatura di moduli di carpenteria metallica, parzialmente realizzati presso le officine della società e assemblate in porto, da installare successivamente in impianti produttivi oltreoceano finalizzati al trattamento di liquefazione del gas. Viste le dimensioni dei manufatti si è, infatti, reso necessario completarne la produzione in un'area portuale in modo tale da assicurarne il relativo trasporto con mezzi navali dedicati. Come da piano di investimento, presentato dall'azienda, l'obiettivo è quello di ampliare la propria gamma produttiva, dotandosi di un'impiantistica tecnologicamente più avanzata e in grado di soddisfare le attuali e future richieste di mercato. Sulla base, infatti, degli attuali ordini in acquisizione da parte di Metal Carpenteria, che potrebbero essere continuativi, e con reale prospettiva di un aumento sostanziale della domanda del settore pubblico, la realizzazione del piano di investimento consentirebbe all'azienda di divenire, in un arco di tempo compreso tra 18 e 24 mesi dal completamento delle opere, il più grande operatore di settore del Meridione. Grazie, infatti, alla favorevole dislocazione nei pressi del porto di Crotone, la Metal Carpenteria si indirizzerebbe ulteriormente verso una clientela internazionale. A conti fatti, ne conseguirebbe una positiva prospettiva di raddoppio del fatturato, a partire dal primo anno successivo alla partenza della produzione presso i nuovi stabilimenti, con le conseguenti ricadute di crescita economica per la città e per il suo territorio di riferimento. Nel contempo, in un'ottica di economia circolare, con lo sguardo rivolto, anche, all'impatto ambientale,



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

la previsione di investimento della nuova produzione, in termini di efficientamento energetico, sarà indirizzata verso la riduzione delle emissioni e alla conseguente sostenibilità ambientale. Si tratta di un importante insediamento industriale, motivo di pregio per l'intera Calabria e già attivo nel porto di Crotone, da oltre un anno, con un primo impianto che ha visto il coinvolgimento di un centinaio di lavoratori ha detto Piacenza. Grazie all'ampliamento dell'attività di logistica di banchina portuale si potrà concretizzare un'ulteriore ricaduta economica, rafforzandone di conseguenza il circuito virtuoso esistente tra il porto e la città, che coinvolgerà 137 nuovi lavoratori con un importante impatto occupazionale ed economico.

Piacenza firma l'ampliamento della concessione a Metal Carpenteria

È una reciproca conferma di stima e fiducia quella che, oggi pomeriggio, ha visto registrare l'ampliamento della concessione alla società Metal Carpenteria srl, che continua a scegliere il porto di Crotone per realizzare i propri piani di sviluppo industriale nazionali e internazionali. Per il territorio di Crotone, tra le prime ricadute economiche da conseguire, l'assunzione di 137 nuovi occupati e, chiaramente, l'ulteriore sviluppo dell'indotto che ne deriverà, rafforzandone così il proficuo rapporto tra porto e città. A sottoscrivere l'atto di concessione demaniale marittima il Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, **Paolo Piacenza**, e il rappresentante legale di Metal Carpenteria srl Angela Fusini, allo scopo di ampliare il sito industriale dell'Azienda, già titolare di concessione n° 20/2024 rilasciata in data 10/09/2024. Il nuovo atto avrà in oggetto la concessione demaniale marittima inerente ad una zona demaniale marittima della superficie complessiva di 17.239 metri quadrati, identificata catastalmente ai fogli di mappa n. 26 e n. 34 del Comune di Crotone, ricompresi nella circoscrizione territoriale " Porto Nuovo " dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio. La concessione scadrà il 14/11/2033, in relazione al Piano di investimenti industriale datato 13/05/2023, a decorrere da oggi, data di stipula dell'atto concessorio. Posta nella zona portuale industriale di Crotone, l'area in concessione sarà utilizzata per la saldatura di moduli di carpenteria metallica, parzialmente realizzati presso le officine della Società e assemblate in porto, da installare successivamente in impianti produttivi oltreoceano finalizzati al trattamento di liquefazione del gas. Viste le dimensioni dei manufatti si è, infatti, reso necessario completarne la produzione in un'area portuale in modo tale da assicurarne il relativo trasporto con mezzi navali dedicati. Come da piano di investimento, presentato dall'Azienda, l'obiettivo è quello di ampliare la propria gamma produttiva, dotandosi di un'impiantistica tecnologicamente più avanzata e in grado di soddisfare le attuali e future richieste di mercato. Sulla base, infatti, degli attuali ordini in acquisizione da parte di Metal Carpenteria, che potrebbero essere continuativi, e con reale prospettiva di un aumento sostanziale della domanda del settore pubblico, la realizzazione del piano di investimento consentirebbe all'Azienda di divenire, in un arco di tempo compreso tra 18 e 24 mesi dal completamento delle opere, il più grande operatore di settore del Meridione. Grazie, infatti, alla favorevole dislocazione nei pressi del porto di Crotone, l'Azienda si indirizzerebbe ulteriormente verso una clientela internazionale. A conti fatti, ne conseguirebbe una positiva prospettiva di raddoppio del fatturato, a partire dal primo anno successivo alla partenza della produzione presso i nuovi stabilimenti, con le conseguenti ricadute di crescita economica per la città e per il suo territorio di riferimento. Nel contempo,



È una reciproca conferma di stima e fiducia quella che, oggi pomeriggio, ha visto registrare l'ampliamento della concessione alla società Metal Carpenteria srl, che continua a scegliere il porto di Crotone per realizzare i propri piani di sviluppo industriale nazionali e internazionali. Per il territorio di Crotone, tra le prime ricadute economiche da conseguire, l'assunzione di 137 nuovi occupati e, chiaramente, l'ulteriore sviluppo dell'indotto che ne deriverà, rafforzandone così il proficuo rapporto tra porto e città. A sottoscrivere l'atto di concessione demaniale marittima il Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Paolo Piacenza, e il rappresentante legale di Metal Carpenteria srl Angela Fusini, allo scopo di ampliare il sito industriale dell'Azienda, già titolare di concessione n° 20/2024 rilasciata in data 10/09/2024. Il nuovo atto avrà in oggetto la concessione demaniale marittima inerente ad una zona demaniale marittima della superficie complessiva di 17.239 metri quadrati, identificata catastalmente ai fogli di mappa n. 26 e n. 34 del Comune di Crotone, ricompresi nella circoscrizione territoriale " Porto Nuovo " dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio. La concessione scadrà il 14/11/2033, in relazione al Piano di investimenti industriale datato 13/05/2023, a decorrere da oggi, data di stipula dell'atto concessorio. Posta nella zona portuale industriale di Crotone, l'area in concessione sarà utilizzata per la saldatura di moduli di carpenteria metallica, parzialmente realizzati presso le officine della Società e assemblate in porto, da installare successivamente in impianti produttivi oltreoceano finalizzati al trattamento di liquefazione del gas. Viste le dimensioni dei manufatti si è, infatti, reso necessario completarne la produzione in un'area portuale in modo tale da assicurarne il relativo trasporto con mezzi navali dedicati. Come da piano di investimento, presentato dall'Azienda, l'obiettivo è quello di ampliare la propria

Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

in un'ottica di economia circolare, con lo sguardo rivolto, anche, all'impatto ambientale, la previsione di investimento della nuova produzione, in termini di efficientamento energetico, sarà indirizzata verso la riduzione delle emissioni e alla conseguente sostenibilità ambientale. Vivo apprezzamento è stato manifestato dal Commissario Straordinario, **Paolo Piacenza**, che ha dichiarato: - << Si tratta di un importante insediamento industriale, motivo di pregio per l'intera Calabria e già attivo nel porto di Crotone, da oltre un anno, con un primo impianto che ha visto il coinvolgimento di un centinaio di lavoratori. Grazie all'ampliamento dell'attività di logistica "di banchina" portuale si potrà concretizzare un'ulteriore ricaduta economica, rafforzandone di conseguenza il circuito virtuoso esistente tra il porto e la città, che coinvolgerà 137 nuovi lavoratori con un importante impatto occupazionale ed economico.

Messina, svolto l'incontro della FISMIC Confsal con l'autorità di sistema portuale sulla cantieristica navale della città | DETTAGLI

La FISMIC CONFESAL ritiene che sia indispensabile salvaguardare il tessuto produttivo della cantieristica navale, risorsa fondamentale per lo sviluppo di Messina e per la valorizzazione della sua posizione strategica sullo Stretto. Si è svolto ieri 28 ottobre 2025 un incontro tra la Segreteria e i componenti delle R.S.U. della FISMIC CONFESAL e i rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina. Durante la riunione, la FISMIC CONFESAL ha ribadito la necessità di una maggiore attenzione e di garanzie concrete da parte dell'Ente in merito allo sviluppo e al mantenimento dell'industria della cantieristica navale a Messina, settore strategico per l'economia locale e per l'occupazione. Il sindacato ha chiesto all'Autorità di assumere un ruolo attivo di garante del futuro, adottando misure che facciano chiarezza sui progetti in corso, senza però compromettere il presente o giustificare l'abbandono delle aree industriali, da cui dipende il destino di centinaia di lavoratori e delle loro famiglie. La FISMIC CONFESAL ritiene che sia indispensabile salvaguardare il tessuto produttivo della cantieristica navale, risorsa fondamentale per lo sviluppo di Messina e per la valorizzazione della sua posizione strategica sullo

Stretto. È chiaro che il sindacato si opporrà con fermezza a qualsiasi decisione o speculazione che possa compromettere la vocazione industriale della Zona Falcata o ridurre le prospettive di crescita del comparto. A conclusione dell'incontro, la FISMIC CONFESAL ha richiesto l'apertura di un tavolo permanente di confronto tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, le principali aziende del settore della cantieristica navale e le organizzazioni sindacali di categoria, con l'obiettivo di tutelare i posti di lavoro e garantire un futuro produttivo e sostenibile per l'intera area.



La FISMIC CONFESAL ritiene che sia indispensabile salvaguardare il tessuto produttivo della cantieristica navale, risorsa fondamentale per lo sviluppo di Messina e per la valorizzazione della sua posizione strategica sullo Stretto. Si è svolto ieri 28 ottobre 2025 un incontro tra la Segreteria e i componenti delle R.S.U. della FISMIC CONFESAL e i rappresentanti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina. Durante la riunione, la FISMIC CONFESAL ha ribadito la necessità di una maggiore attenzione e di garanzie concrete da parte dell'Ente in merito allo sviluppo e al mantenimento dell'industria della cantieristica navale a Messina, settore strategico per l'economia locale e per l'occupazione. Il sindacato ha chiesto all'Autorità di assumere un ruolo attivo di garante del futuro, adottando misure che facciano chiarezza sui progetti in corso, senza però compromettere il presente o giustificare l'abbandono delle aree industriali, da cui dipende il destino di centinaia di lavoratori e delle loro famiglie. La FISMIC CONFESAL ritiene che sia indispensabile salvaguardare il tessuto produttivo della cantieristica navale, risorsa fondamentale per lo sviluppo di Messina e per la valorizzazione della sua posizione strategica sullo Stretto. È chiaro che il sindacato si opporrà con fermezza a qualsiasi decisione o speculazione che possa compromettere la vocazione industriale della Zona Falcata o ridurre le prospettive di crescita del comparto. A conclusione dell'incontro, la FISMIC CONFESAL ha richiesto l'apertura di un tavolo permanente di confronto tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina, le principali aziende del settore della cantieristica navale e le organizzazioni sindacali di categoria, con l'obiettivo di tutelare i posti di lavoro e garantire un futuro produttivo e sostenibile per l'intera area.

Turismo a Messina. Guerra tra operatori: brutale pestaggio a largo Minutoli

Dipendente di un'agenzia di viaggi aggredito da tassisti perché parlava con una turista. Indaga la Polizia **Messina** - Indaga la Polizia sul brutale pestaggio avvenuto lo scorso 18 ottobre a largo Minutoli, nella zona più calda per il traffico turistico generato dalle navi da crociera. La violenza, denunciata dall'operatore di un'agenzia viaggi, è scattata proprio nell'ambito dei servizi ai turisti. Dietro le botte ci sarebbe un gruppo di tassisti, ancora non identificati, secondo il racconto della vittima. Operatore turistico picchiato L'episodio è avvenuto in pieno giorno e sotto gli occhi di diversi testimoni, compresi i colleghi di lavoro del ventiseienne aggredito. Una di loro, in particolare, è stata poi "redarguita" da uno dei responsabili del pestaggio, indicati in tre tassisti. "Lo vedi che cosa accade a intromettersi nel lavoro altrui?", avrebbe detto uno dei tassisti alla dipendente dell'agenzia di viaggi. A scatenare i calci e i pugni contro l'operatore, ha raccontato l'uomo, è stato il suo avvicinarsi ad una donna per proporgli i servizi turistici offerti dal tour operator. L'uomo è stato colpito e lasciato a terra solo quando qualcuno dei presenti ha chiamato le forze dell'Ordine, contribuendo all'arrivo di una pattuglia delle Volanti in via Garibaldi. Al suono delle sirene, i responsabili si sono dileguati e il malcapitato è stato trasportato in ospedale, dove è stato medicato e dimesso con 7 giorni di prognosi. Indaga la Polizia L'operatore 26enne, assistito dall'avvocato Ernesto Marcianò, ha formalizzato la denuncia. Adesso la Questura è a lavoro per risalire agli autori dell'aggressione e chiarirne i contorni. Al vaglio le immagini delle video camere di zona e il racconto dei testimoni. Articoli correlati.



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

Un finale di stagione a gonfie vele per la Liberi nel Vento

Attività promozionale dello sport della vela per tutti, iniziative con gli studenti, corsi di aggiornamento istruttori, allenamenti e partecipazione alle manifestazioni sportive. Alla base nautica Liberi nel Vento c'è stato e c'è molto movimento in questa stagione sportiva 2025 che non sembra mai voglia finire. Grazie alla fantastica base nautica che nel corso degli anni è stata realizzata, ampliata ed è sempre in aggiornamento nel mese di Ottobre si sono svolte tantissime iniziative. Ad inizio mese in collaborazione con la Federazione Italiana Vela e il Ministero per la Disabilità si è svolto il progetto Velando - Oltre la Vela, iniziativa di promozione della vela rivolta a persone con disabilità intellettiva relazionale. La settimana successiva il progetto "Navigare insieme: l'Italia senza barriere" di Federazione Italiana Vela realizzato con il sostegno di UniCredit attraverso il Fondo Carta Etica. Finalità del progetto il favorire l'inclusione sociale e sportive creando sinergie virtuose con realtà attive del territorio. Ad inizio mese è iniziato il percorso "Insieme a Vela 2", scuola vela rivolta a ben quattordici studenti dell'I.T.T. "G. e M. Montani" di Fermo. Non solo scuola vela ma anche iniziative di sensibilizzazione ambientale. Sabato 24 Ottobre in collaborazione con il porto turistico SanGiorgio Marina e l'I.T.T. "G. e M. Montani" la Prof.ssa Cecchi Teresa ha tenuto una lezione per sensibilizzare gli studenti sul rispetto dell'ambiente e divulgazione delle dinamiche dei rifiuti negli ecosistemi marini. Presente alla lezione l'A.D. della Sgds Multiservizi Avv. Giovanni Lanciotti, il Direttore Andrea Palmieri e il V. Preside Daniele Trasatti. Iniziativa molto interessante, piena di contenuti che proseguirà con altre iniziative. Dal punto di vista agonistico, oltre alla partecipazione di Giancarlo Mariani al Campionato del Mondo della classe 2.4mR a Malcesine sul Lago di Garda, ben due equipaggi sono partiti alla volta di **Palermo** per difendere i colori della Liberi nel Vento nell'importantissimo evento della Federazione Italiana Vela: il Campionato Italiano delle Classi Olimpiche. Circa quattrocento gli equipaggi che si sfideranno da giovedì 30 Ottobre al 2 Novembre nelle dieci classi olimpiche e due paralimpiche: il 2.4mR e Hansa 303 A Giancarlo Mariani e Giorgio Curzi da tutti gli amici della Liberi nel Vento il buon vento per la partecipazione a questa importante festa della vela della F.I.V. Un finale di stagione molto intenso per lo staff ed il team della Liberi nel Vento che è già al lavoro per la programmazione dell'attività sportiva e sociale 2026. Già a calendario diverse ed importanti attività per la promozione dello sport della vela e del divertimento per tutti. Foto: 1-La prof.ssa Cecchi Teresa, l'Avv. Giovanni Lanciotti, il V. Preside Daniele Trasatti e gli studenti del Montani di Fermo 2-Gli studenti del Montani Fermo armano le imbarcazioni per il corso di vela. 3-Giancarlo Mariani, Ita113, Giorgio Curzi Ita109 in una recente regata.



Mediterranea salpa per nuova missione di salvataggio migranti

Da **Trapani**, diretta a sud di Lampedusa (ANSAméd) - **TRAPANI**, 29 OTT - E' salpata questa mattina dal **porto** di **Trapani** la nave Mediterranea, della Ong Mediterranea Saving Humans, per la sua seconda missione di salvataggio. Adesso è diretta a Sud dell'isola di Lampedusa. "Ripartiamo in mare - dice la presidente di Mediterranea Saving Humans, Laura Marmorale - grazie alla decisione del Tribunale di **Trapani** che ha sospeso la detenzione amministrativa della nave in applicazione del decreto Piantedosi, riconoscendo invece la piena legittimità delle nostre scelte, quando abbiamo rifiutato il **porto** lontano di Genova e fatto rotta su quello di **Trapani**. Abbiamo agito così per garantire cure adeguate alle persone soccorse, che erano state gettate in mare come sacchi di spazzatura dai trafficanti libici". La capo missione a bordo è la palermitana Sheila Melosu, "sentiamo la necessità di intervenire in una situazione drammatica nel Mediterraneo centrale - dice - solo nelle ultime due settimane si è avuta notizia di quattro naufragi con conseguenze tragiche, due nei pressi di Lampedusa, uno al largo delle coste tunisine di Madhia e uno sulle spiagge libiche di Sabratha, con decine di vite perdute in mare. I dati pubblicati ieri dalle agenzie delle Nazioni Unite - conclude Melosu - confermano oltre 1.400 vittime da inizio anno. Senza contare le persone che vengono catturate in mare e riportate nei campi di prigionia o abbandonate a morire nel deserto". (ANSAméd).



Italia-India, Rixi e il un working group per la cooperazione marittima e logistica nel corridoio Imec

Alla India Maritime Week di Mumbai, il viceministro Edoardo Rixi ha annunciato l'intesa con il ministro indiano Sarbananda Sonowal per un gruppo di lavoro sui **porti** e la logistica. L'Italia vuole essere terminale europeo del corridoio Indo-Mediterraneo. Nel corso della India Maritime Week, in programma a Mumbai, il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha incontrato il ministro indiano dei **Porti** e dello Shipping, Sarbananda Sonowal, condividendo l'obiettivo di avviare una nuova fase di collaborazione strategica tra Italia e India nei settori marittimo e logistico. Il primo passo sarà la costituzione di un working group composto da esperti istituzionali e rappresentanti del settore privato dei due Paesi, con l'obiettivo di definire progetti comuni per lo sviluppo dei **porti**, della logistica integrata e della sicurezza delle catene di approvvigionamento lungo il corridoio IMEC (India-Middle East-Europe Economic Corridor). È inoltre in fase di definizione un Memorandum of Understanding dedicato alla cooperazione tra i sistemi portuali italiani e indiani. Rixi, keynote speaker della sessione "Transnational Connectivity: Shaping Future Strategic Ties", ha esortato governi e imprese a "adottare una visione realmente globale della connettività transnazionale, spina dorsale di un mondo pacifico e prospero". Ringraziando il primo ministro Narendra Modi e il ministro Sonowal per l'organizzazione dell'evento, ha sottolineato che l'attuale fase di tensioni geopolitiche e rotte commerciali frammentate richiede "non efficienza virtuale, ma resilienza fisica". Nel suo intervento, Rixi ha illustrato la strategia italiana per consolidare il ruolo del Paese come porta Sud dell'Europa verso l'Asia, evidenziando il piano "Italia 2032", sostenuto da oltre 200 miliardi di euro di investimenti per modernizzare le infrastrutture e rafforzare le connessioni tra Asia ed Europa. "Italia è un naturale hub dell'Indo-Mediterraneo - ha affermato - e punta a diventare il terminale europeo del corridoio IMEC". Il viceministro ha ricordato gli oltre 5 miliardi di euro destinati alla modernizzazione dei **porti** di Genova e Trieste, "motori della connettività euro-mediterranea", e i lavori sulle tratte transfrontaliere come il Tunnel di base del Brennero e la Torino-Lione ad alta velocità, che rafforzeranno i collegamenti tra Nord Europa e Indo-Pacifico. Tre le priorità indicate da Rixi per affrontare la turbolenza globale: evitare la regionalizzazione delle regole, mantenendo un "level playing field" internazionale; colmare i "missing gaps" infrastrutturali e digitali; e rafforzare la cooperazione internazionale attraverso piattaforme come IMEC e l'Eastern Maritime Corridor (EMC). La missione del viceministro proseguirà a Doha, dove sono previsti incontri con i ministri dei Trasporti e della Mobilità urbana e con i vertici del Fondo Sovrano del Qatar per esplorare nuove opportunità di investimento nel campo delle infrastrutture strategiche e della mobilità sostenibile. "IMEC e EMC rappresentano un'opportunità storica per plasmare i legami



Alla India Maritime Week di Mumbai, il viceministro Edoardo Rixi ha annunciato l'intesa con il ministro indiano Sarbananda Sonowal per un gruppo di lavoro sui porti e la logistica. L'Italia vuole essere terminale europeo del corridoio Indo-Mediterraneo. Nel corso della India Maritime Week, in programma a Mumbai, il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha incontrato il ministro indiano dei Porti e dello Shipping, Sarbananda Sonowal, condividendo l'obiettivo di avviare una nuova fase di collaborazione strategica tra Italia e India nei settori marittimo e logistico. Il primo passo sarà la costituzione di un working group composto da esperti istituzionali e rappresentanti del settore privato dei due Paesi, con l'obiettivo di definire progetti comuni per lo sviluppo dei porti, della logistica integrata e della sicurezza delle catene di approvvigionamento lungo il corridoio IMEC (India-Middle East-Europe Economic Corridor). È inoltre in fase di definizione un Memorandum of Understanding dedicato alla cooperazione tra i sistemi portuali italiani e indiani. Rixi, keynote speaker della sessione "Transnational Connectivity: Shaping Future Strategic Ties", ha esortato governi e imprese a "adottare una visione realmente globale della connettività transnazionale, spina dorsale di un mondo pacifico e prospero". Ringraziando il primo ministro Narendra Modi e il ministro Sonowal per l'organizzazione dell'evento, ha sottolineato che l'attuale fase di tensioni geopolitiche e rotte commerciali frammentate richiede "non efficienza virtuale, ma resilienza fisica". Nel suo intervento, Rixi ha illustrato la strategia italiana per consolidare il ruolo del Paese come porta Sud dell'Europa verso l'Asia, evidenziando il piano "Italia 2032", sostenuto da oltre 200 miliardi di euro di investimenti per modernizzare le infrastrutture e rafforzare le connessioni tra Asia ed Europa. "Italia è un naturale hub dell'Indo-Mediterraneo - ha affermato - e punta a diventare il terminale europeo del corridoio IMEC". Il viceministro ha ricordato gli oltre 5 miliardi di euro destinati alla modernizzazione dei porti di Genova e Trieste, "motori della connettività euro-mediterranea", e i lavori sulle tratte transfrontaliere come il Tunnel di base del Brennero e la Torino-Lione ad alta velocità, che rafforzeranno i collegamenti tra Nord Europa e Indo-Pacifico. Tre le priorità indicate da Rixi per affrontare la turbolenza globale: evitare la regionalizzazione delle regole, mantenendo un "level playing field" internazionale; colmare i "missing gaps" infrastrutturali e digitali; e rafforzare la cooperazione internazionale attraverso piattaforme come IMEC e l'Eastern Maritime Corridor (EMC). La missione del viceministro proseguirà a Doha, dove sono previsti incontri con i ministri dei Trasporti e della Mobilità urbana e con i vertici del Fondo Sovrano del Qatar per esplorare nuove opportunità di investimento nel campo delle infrastrutture strategiche e della mobilità sostenibile. "IMEC e EMC rappresentano un'opportunità storica per plasmare i legami

futuri," ha concluso Rixi. "Il ruolo dell'India è cruciale e dobbiamo remare nella stessa direzione."

Porti: Tenerini, "Il PD arriva in ritardo mentre loro scrivono comunicati, noi sblocciamo le nomine"

(AGENPARL) - Wed 29 October 2025 **Porti**: Tenerini, "Il PD arriva in ritardo mentre loro scrivono comunicati, noi sblocciamo le nomine" "Il PD livornese si conferma campione mondiale di tempismo al contrario: attacca un presunto stallo sulle nomine portuali proprio il giorno dopo che la Commissione del Senato ha sbloccato le designazioni dei nuovi Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Un autogol politico che dimostra quanto la sinistra locale viva ormai di riflessi condizionati, incapace di leggere la realtà e di riconoscere i risultati concreti. Forza Italia non ha mai ostacolato il percorso, ma ha garantito equilibrio, competenza e rispetto delle regole nella scelta dei vertici. È proprio grazie a un lavoro serio e condiviso che oggi il sistema portuale italiano può voltare pagina, con la nomina di figure di alto profilo che potranno dare continuità agli investimenti e alle progettualità strategiche, come la Darsena Europa. Chi oggi parla di "blocco" dimentica che la vera paralisi della portualità italiana è avvenuta sotto i governi del PD: rinvii, commissariamenti infiniti e promesse mai mantenute. Il Governo Meloni, invece, ha garantito fondi, tempi e visione. Quanto alla riforma del settore, la direzione è chiara: semplificazione, efficienza e sinergia, non centralismo. L'obiettivo è rafforzare i **porti** italiani nel sistema euro-mediterraneo, non indebolirli. Comprendo il nervosismo del PD livornese, che dopo anni di gestione inconcludente si trova oggi a dover commentare risultati altrui. Ma almeno - per rispetto del territorio e di chi lavora in porto ogni giorno - eviti di riscrivere i fatti mentre accadono. Noi, intanto, continuiamo a lavorare per Livorno, per la Toscana e per un'Italia che torna a muoversi davvero." Lo dichiara in una nota Chiara Tenerini, deputata di Forza Italia. Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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.



Porti: Tenerini, "Il PD arriva in ritardo mentre loro scrivono comunicati, noi sblocciamo le nomine"

10/29/2025 15:00

(AGENPARL) - Wed 29 October 2025 Porti: Tenerini, "Il PD arriva in ritardo mentre loro scrivono comunicati, noi sblocciamo le nomine" "Il PD livornese si conferma campione mondiale di tempismo al contrario: attacca un presunto stallo sulle nomine portuali proprio il giorno dopo che la Commissione del Senato ha sbloccato le designazioni dei nuovi Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Un autogol politico che dimostra quanto la sinistra locale viva ormai di riflessi condizionati, incapace di leggere la realtà e di riconoscere i risultati concreti. Forza Italia non ha mai ostacolato il percorso, ma ha garantito equilibrio, competenza e rispetto delle regole nella scelta dei vertici. È proprio grazie a un lavoro serio e condiviso che oggi il sistema portuale italiano può voltare pagina, con la nomina di figure di alto profilo che potranno dare continuità agli investimenti e alle progettualità strategiche, come la Darsena Europa. Chi oggi parla di "blocco" dimentica che la vera paralisi della portualità italiana è avvenuta sotto i governi del PD: rinvii, commissariamenti infiniti e promesse mai mantenute. Il Governo Meloni, invece, ha garantito fondi, tempi e visione. Quanto alla riforma del settore, la direzione è chiara: semplificazione, efficienza e sinergia, non centralismo. L'obiettivo è rafforzare i porti italiani nel sistema euro-mediterraneo, non indebolirli. Comprendo il nervosismo del PD livornese, che dopo anni di gestione inconcludente si trova oggi a dover commentare risultati altrui. Ma almeno - per rispetto del territorio e di chi lavora in porto ogni giorno - eviti di riscrivere i fatti mentre accadono. Noi, intanto, continuiamo a lavorare per Livorno, per la Toscana e per un'Italia che torna a muoversi davvero." Lo dichiara in una nota Chiara Tenerini, deputata di Forza Italia. Ufficio Stampa Gruppo Forza Italia -Berlusconi Presidente Camera dei deputati - Via degli Uffici del Vicario n. 21 - 00186 - Roma 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.

T&E, sconti fiscali a aerei e navi oltre 7 miliardi l'anno

Propone una tassa nazionale sui biglietti aerei Secondo un nuovo studio di T&E, la principale organizzazione europea in materia di decarbonizzazione dei trasporti, in Italia i settori del trasporto aereo e marittimo godono di un trattamento fiscale privilegiato che genera un mancato gettito fiscale superiore ai 7 miliardi all'anno. Lo studio evidenzia come il trasporto aereo, pur essendo uno dei comparti con la maggior intensità di carbonio, abbia versato nel 2024, appena mezzo miliardo di euro a fronte di oltre 5,2 miliardi di euro di esenzioni fiscali. T&E - si legge nella nota - propone una tassa nazionale sui biglietti aerei progressiva nel tempo e modulata in base alla distanza e alla classe del volo, capace di recuperare - nel 2029, quando pienamente attuata - l'intero divario fiscale. Secondo T&E non si tratterebbe di una novità nel settore: molti tra i principali Stati europei (Regno Unito, Germania, Francia, Olanda), adottano questa misura. Per quanto riguarda il trasporto marittimo, lo studio evidenzia una situazione altrettanto squilibrata. T&E suggerisce di introdurre un contributo specifico sul comparto **crocieristico**, una tassa locale di sbarco per ogni porto visitato e una tariffa nazionale per ogni notte a bordo, l'effetto combinato di queste misure permetterebbe di generare un gettito annuo di circa 470 milioni di euro. "Correggere queste distorsioni - commenta Carlo Tritto, Sustainable Fuels Manager di T&E Italia - significa ridurre la dipendenza da petrolio importato, stimolare investimenti industriali nazionali e allineare la fiscalità ai principi europei di neutralità climatica. È una scelta di equità, non di ideologia. Introdurre le misure che proponiamo vorrebbe permetterebbe inoltre di recuperare gettito dall'overtourism, facendo sì che i flussi turistici verso il nostro Paese diventino una risorsa davvero collettiva".



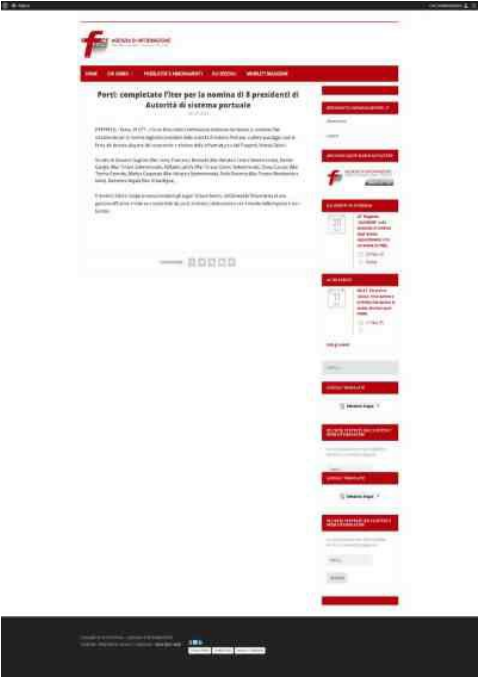
T&E, sconti fiscali a aerei e navi oltre 7 miliardi l'anno

10/29/2025 15:53

Propone una tassa nazionale sui biglietti aerei Secondo un nuovo studio di T&E, la principale organizzazione europea in materia di decarbonizzazione dei trasporti, in Italia i settori del trasporto aereo e marittimo godono di un trattamento fiscale privilegiato che genera un mancato gettito fiscale superiore ai 7 miliardi all'anno. Lo studio evidenzia come il trasporto aereo, pur essendo uno dei comparti con la maggior intensità di carbonio, abbia versato nel 2024, appena mezzo miliardo di euro a fronte di oltre 5,2 miliardi di euro di esenzioni fiscali. T&E - si legge nella nota - propone una tassa nazionale sui biglietti aerei progressiva nel tempo e modulata in base alla distanza e alla classe del volo, capace di recuperare - nel 2029, quando pienamente attuata - l'intero divario fiscale. Secondo T&E non si tratterebbe di una novità nel settore: molti tra i principali Stati europei (Regno Unito, Germania, Francia, Olanda), adottano questa misura. Per quanto riguarda il trasporto marittimo, lo studio evidenzia una situazione altrettanto squilibrata. T&E suggerisce di introdurre un contributo specifico sul comparto crocieristico, una tassa locale di sbarco per ogni porto visitato e una tariffa nazionale per ogni notte a bordo, l'effetto combinato di queste misure permetterebbe di generare un gettito annuo di circa 470 milioni di euro. "Correggere queste distorsioni - commenta Carlo Tritto, Sustainable Fuels Manager di T&E Italia - significa ridurre la dipendenza da petrolio importato, stimolare investimenti industriali nazionali e allineare la fiscalità ai principi europei di neutralità climatica. È una scelta di equità, non di ideologia. Introdurre le misure che proponiamo vorrebbe permetterebbe inoltre di recuperare gettito dall'overtourism, facendo sì che i flussi turistici verso il nostro Paese diventino una risorsa davvero collettiva".

Porti: completato l'iter per la nomina di 8 presidenti di Autorità di sistema portuale

(FERPRESS) Roma, 29 OTT Col via libera della Commissione Ambiente del Senato si completa l'iter istituzionale per la nomina degli otto presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. L'ultimo passaggio sarà la firma del decreto da parte del vicepremier e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini.Si tratta di Giovanni Gugliotti (Mar Ionio), Francesco Benevolo (Mar Adriatico Centro Settentrionale), Davide Gariglio (Mar Tirreno Settentrionale), Raffaele Latrofa (Mar Tirreno Centro Settentrionale), Eliseo Cuccaro (Mar Tirreno Centrale), Matteo Gasparato (Mar Adriatico Settentrionale), Paolo Piacenza (Mar Tirreno Meridionale e Ionio), Domenico Bagalà (Mar di Sardegna).Il ministro Salvini rivolge ai nuovi presidenti gli auguri di buon lavoro, sottolineando l'importanza di una gestione efficiente, moderna e sostenibile dei porti, in stretta collaborazione con il mondo delle imprese e con i territori

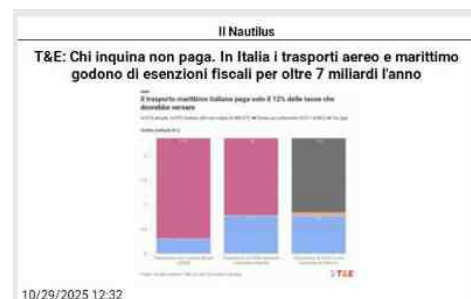


Il Nautilus

Focus

T&E: Chi inquina non paga. In Italia i trasporti aereo e marittimo godono di esenzioni fiscali per oltre 7 miliardi l'anno

Le agevolazioni fiscali ai settori hard to abate dei trasporti frenano la transizione T&E: "Servono correttivi: una ticket tax sui voli e una tassa sulle crociere possono generare risorse da reinvestire nella transizione, e sono una soluzione per compensare gli impatti dell'overtourism" Roma - In Italia i settori del trasporto aereo e marittimo godono, da decenni, di un trattamento fiscale privilegiato che genera un "Tax Gap", cioè un mancato gettito fiscale, superiore ai 7 miliardi all'anno. Ecco cosa emerge da un nuovo studio di Transport & Environment (T&E), la principale organizzazione europea in materia di decarbonizzazione dei trasporti. I settori hard to abate sono esentati dal pagare per le emissioni che generano, come invece fanno invece altri settori: nessuna tassazione sui carburanti utilizzati da aerei e navi, applicazione solo parziale del sistema ETS di prezzamento del carbonio e l'esenzione dall'IVA per i biglietti aerei, generano, per il bilancio pubblico italiano, un mancato gettito superiore a 7 miliardi di euro l'anno. Si tratta di risorse che dovrebbero essere riscosse per equità rispetto alla tassazione applicata ad altri settori, nonché in virtù del principio del "chi inquina paga", e che potrebbero essere reinvestite per sostenere la produzione di carburanti puliti o per elettrificare i porti, così come per altre misure di mobilità pulita. Il recupero di questi 7 miliardi di euro potrebbe finanziare, ad esempio, l'assegnazione di un voucher di mobilità da 100/mese per ognuno dei circa 5,7 milioni di cittadini che il recente rapporto ISTAT classifica come in povertà. Aviazione, esenzioni fiscali per 5,2 miliardi. Lo studio evidenzia come il trasporto aereo, pur essendo uno dei comparti con la maggior intensità di carbonio, versi solo una frazione delle imposte dovute: nel 2024, appena mezzo miliardo di euro a fronte di oltre 5,2 miliardi di euro di esenzioni fiscali. Questo mancato gettito è la risultante delle esenzioni sui consumi di cherosene [1] (circa 2,3 miliardi), della mancata applicazione dell'IVA ai voli europei e intercontinentali (circa 2,2 miliardi) e dell'applicazione parziale dell'ETS (meccanismo di prezzamento del carbonio), che copre solo i voli intra-europei senza alcun prelievo per quelli più inquinanti a lungo raggio (che sono quasi la metà delle emissioni del settore), determinando un ulteriore mancato gettito di circa 800 milioni. Il treno è tassato più dell'aereo. Secondo T&E questo regime di favore fiscale rappresenta una mancata opportunità per generare gettito utile a finanziare ed accelerare la transizione, nonché a renderla socialmente sostenibile. "Se ci dicessero che il treno, ossia il mezzo di trasporto più efficiente e meno inquinante, è tassato molto più dell'aereo, quello più emissivo a livello pro capite, stenteremmo a crederci. E invece è così!" dichiara Carlo Tritto, Sustainable Fuels Manager di T&E Italia, che continua: "Da decenni, la fiscalità premia i settori più inquinanti, mantenendo esenzioni per il consumo di carburanti fossili e fallendo nell'orientare industrie



Le agevolazioni fiscali ai settori hard to abate dei trasporti frenano la transizione T&E. "Servono correttivi: una ticket tax sui voli e una tassa sulle crociere possono generare risorse da reinvestire nella transizione, e sono una soluzione per compensare gli impatti dell'overtourism" Roma - In Italia i settori del trasporto aereo e marittimo godono, da decenni, di un trattamento fiscale privilegiato che genera un "Tax Gap", cioè un mancato gettito fiscale, superiore ai 7 miliardi all'anno. Ecco cosa emerge da un nuovo studio di Transport & Environment (T&E), la principale organizzazione europea in materia di decarbonizzazione dei trasporti. I settori hard to abate sono esentati dal pagare per le emissioni che generano, come invece fanno invece altri settori: nessuna tassazione sui carburanti utilizzati da aerei e navi, applicazione solo parziale del sistema ETS di prezzamento del carbonio e l'esenzione dall'IVA per i biglietti aerei, generano, per il bilancio pubblico italiano, un mancato gettito superiore a 7 miliardi di euro l'anno. Si tratta di risorse che dovrebbero essere riscosse per equità rispetto alla tassazione applicata ad altri settori, nonché in virtù del principio del "chi inquina paga", e che potrebbero essere reinvestite per sostenere la produzione di carburanti puliti o per elettrificare i porti, così come per altre misure di mobilità pulita. Il recupero di questi 7 miliardi di euro potrebbe finanziare, ad esempio, l'assegnazione di un voucher di mobilità da 100€/mese per ognuno dei circa 5,7 milioni di cittadini che il recente rapporto ISTAT classifica come in povertà. Aviazione, esenzioni fiscali per 5,2 miliardi. Lo studio evidenzia come il trasporto aereo, pur essendo uno dei comparti con la maggior intensità di carbonio, versi solo una frazione delle imposte dovute: nel 2024, appena mezzo miliardo di euro a fronte di oltre 5,2 miliardi di euro di esenzioni fiscali. Questo mancato gettito è la risultante delle esenzioni sui consumi di cherosene [1] (circa €2,3 miliardi), della mancata applicazione dell'IVA ai voli

Il Nautilus

Focus

e consumatori verso scelte di mobilità sostenibili. Correggere queste distorsioni è necessario, giusto dal punto di vista climatico e anche utile per lo Stato, che può recuperare importanti risorse finanziarie da impiegare per la decarbonizzazione dei trasporti o per contenere il debito pubblico, ridistribuire secondo criteri di equità sociale, garantire servizi sociali".

Proposta T&E: tassazione progressiva sui biglietti aerei. T&E propone una tassa nazionale sui biglietti aerei la cui applicazione sarebbe progressiva nel tempo, modulata in base alla distanza e alla classe del volo e capace di recuperare - nel 2029, quando pienamente attuata - l'intero divario fiscale. Per i primi anni, sui più brevi voli nazionali, si avrebbe una addizionale di circa 8,5 (16 per quelli intra UE e a medio raggio, 65 per le tratte intercontinentali più lunghe). Ticket tax già sperimentata in UE. Non si tratterebbe di una novità nel settore: molti tra i principali Stati europei (Regno Unito, Germania, Francia, Olanda), caratterizzati da importanti hub aeroportuali, adottano questa misura a livello nazionale per recuperare significative risorse finanziarie. Una recente ricerca di T&E dimostra come questi prelievi non abbiano effetti deprimenti della mobilità aerea [2]. Per T&E, gli introiti di una ticket tax andrebbero reinvestiti parzialmente nella produzione di carburanti sintetici per l'aviazione (e-SAF) e nella ricerca e nello sviluppo di infrastrutture per la decarbonizzazione del settore.

ETS nel marittimo: versato solo il 12% di quanto dovuto. Per quanto riguarda il trasporto marittimo, lo studio evidenzia una situazione altrettanto squilibrata da un punto di vista fiscale: nel 2024 le compagnie hanno versato circa 300 milioni di euro legati alle quote ETS, appena il 12% di quanto dovuto in un regime di piena tassazione. Anche qui, la maggior voce di sussidio indiretto al settore sta nell'esenzione dal pagamento dell'accisa sui carburanti marittimi, che vale circa 2 miliardi di euro l'anno, a cui si aggiunge l'applicazione parziale (ancora fino al 2026) dell'ETS. Per le navi da crociera prelievi bassi. T&E suggerisce di introdurre un contributo specifico sul comparto crocieristico, che oggi è caratterizzato da emissioni di gas serra (in media 20.000 tCO₂ per ogni nave) e inquinanti locali elevatissime, nonché da consumi energetici molto più alti rispetto ad altri tipi di navi. Le crociere godono inoltre di livelli di prelievo fiscale tra i più bassi, benché siano uno dei comparti di maggiore profitto nel settore marittimo.

Proposta T&E: tassa di sbarco e tariffa per le notti a bordo. In modo analogo al settore aereo, per T&E si dovrebbe introdurre una tassa locale di sbarco per ogni porto visitato e una tariffa nazionale per ogni notte a bordo (esentando le crociere più brevi); l'effetto combinato di queste misure permetterebbe di generare un gettito annuo di circa 470 milioni di euro. T&E ritiene che tali risorse andrebbero indirizzate soprattutto all'elettrificazione dei porti, all'uso di combustibili sintetici e al rinnovo della flotta con navi più efficienti e meno inquinanti.

Tritto: "Correggere le distorsioni fiscali". "Ogni anno l'Italia perde miliardi di euro in esenzioni che premiano chi inquina di più e distorcono il mercato della mobilità. Il tutto a fronte di un debito pubblico tra i più alti al mondo, che grava enormemente sui cittadini" dice Tritto, che conclude: "Correggere queste distorsioni significa ridurre la dipendenza da petrolio importato, stimolare investimenti industriali nazionali e allineare la fiscalità ai principi

Il Nautilus

Focus

europei di neutralità climatica. È una scelta di equità, non di ideologia. Introdurre le misure che proponiamo vorrebbe permetterebbe inoltre di recuperare gettito dall'overtourism, facendo sì che i flussi turistici verso il nostro Paese diventino una risorsa davvero collettiva". [1] La più consistente tra le voci che contribuiscono al tax gap è legata all'esenzione dalle accise sul carburante. Se si applicasse al carburante aereo la stessa aliquota di 0,38 /litro che caratterizza l'autotrasporto stradale (o comunque un'aliquota pari alla tassazione proposta dalla Commissione Europea nell'ambito della revisione della Direttiva europea sulla tassazione dell'energia), il gettito generato sarebbe pari a circa 2,3 miliardi. Il trasporto aereo è il mezzo con la maggiore intensità carbonica per passeggero/chilometro: le attuali esenzioni appaiono improprie, ancor più nel confronto con la mobilità ferroviaria, dove l'energia è invece tassata. La revisione della ETD (Energy Taxation Directive, che regola questa materia a livello dell'Unione) è in discussione dal 2021, ma gli Stati membri non riescono a trovare un accordo: l'ultima proposta di compromesso presentata dalla Presidenza danese prevede di mantenere l'esenzione fino al 2035, quando si riaprirebbe il dossier per valutare nuovamente se tassare i carburanti [2] Il dibattito sull'impatto economico di una tassa sui biglietti aerei viene spesso distorto dalle compagnie, che sostengono che un incremento dei costi ridurrebbe la domanda di voli. Un nuovo studio di T&E dimostra che tale correlazione è pressoché inesistente. L'analisi, condotta su 101 aeroporti europei, mostra che i costi aeroportuali e fiscali non determinano una diminuzione del traffico passeggeri: al contrario, gli aeroporti con costi più elevati registrano spesso un volume di traffico superiore, come nel caso di Heathrow, che pur avendo le tariffe più alte d'Europa è anche quello con il maggior numero di passeggeri. Lo studio evidenzia inoltre che, negli ultimi vent'anni, l'aumento dei prezzi del carburante o delle tasse non ha frenato la crescita del traffico aereo. In Germania, ad esempio, tra il 2000 e il 2019 il prezzo del carburante per jet è raddoppiato, ma il numero di passeggeri è aumentato del 75%. La domanda di voli dipende molto più da fattori strutturali come le strategie delle compagnie aeree, la disponibilità di collegamenti e le tendenze del turismo che non dai costi fiscali.

Smart Ports: Piers of the Future

La sesta edizione dell'incontro approfondirà il tema della blue economy, inquadrato nel Tomorrow.Blue Economy dello Smart City Expo World Congress Barcellona. L'economia legata all'acqua e al mare sta prendendo piede in tutto il mondo, e soprattutto nelle città marittime come Barcellona. In questo contesto, tra il 5 e il 7 novembre, nella capitale catalana si incontreranno Autorità portuali ed esperti di innovazione, sostenibilità e blue economy provenienti da tutto il mondo. L'evento è organizzato dalla Fira de Barcelona, si avvale della collaborazione del Porto di Barcellona; il Consiglio Comunale, attraverso Barcelona Activa, e il World Ocean Council (WOC), un'organizzazione internazionale di imprese nel campo dell'economia marittima sostenibile. Il tema della 6a edizione sarà "Smart Ports: Piers of the Future", quali le strategie a favore dell'economia blu, della sostenibilità e delle opportunità offerte dall'ecosistema marino. Con lo slogan "Creare porti che ispirano", l'evento avrà come focus i porti del futuro, la relazione porto-città, la sostenibilità e l'innovazione; per la prima volta sarà presente la rete globale di città per combattere il cambiamento climatico C40 Cities. Infatti, dal 6 all'8 novembre si terrà il "C40 Green Ports Forum" per promuovere lo scambio di conoscenze e soluzioni sostenibili tra i porti partecipanti. Inoltre, quest'anno gli Smart Ports avranno sessioni di studio delle tecnologie innovative e con 50 startup che presenteranno soluzioni innovative per il settore marittimo e portuale, senza dimenticare le possibilità dell'intelligenza artificiale (AI), della mobilità, della sostenibilità e della blue economy. All'evento che fa parte della 'Tomorrow.Blue Economy' dello 'Smart City Expo World Congress', parteciperanno i rappresentanti dei porti aderenti all'iniziativa, come Anversa-Bruges, Busan, Göteborg, Amburgo, Los Angeles e Rotterdam. Inoltre, avrà come porti ospiti quelli di Shanghai, Ningbo, Seattle, Quebec e l'americano Long Beach. Se l'anno scorso l'evento è stato segnato dalla guerra in Ucraina, con la partecipazione del suo sindaco, Vitali Klichko, quest'anno il grande assente sarà Israele, uno dei principali espositori della manifestazione. L'economia globale necessita sempre più di un sistema di trasporto marittimo efficace ed efficiente. con la conseguenza - in questi ultimi anni - che i porti sono stati sottoposti a una crescente pressione per migliorare le loro prestazioni di fronte a vincoli economici, ecologici, energetici e funzionali che ne ostacolano la sostenibilità a lungo termine. Ora gli "smart port" sono un'opportunità reale per soddisfare il futuro prossimo di un processo del trasporto marittimo. Uno smart port è un concetto, coniato per la prima volta nel 2011, che si propone di sfruttare le nuove tecnologie per migliorare le capacità interattive e dinamiche dei servizi portuali tradizionali, migliorandone così le prestazioni e la trasparenza. I porti orientati al futuro, oltre all'automazione, parteciperanno



La sesta edizione dell'incontro approfondirà il tema della blue economy, inquadrato nel Tomorrow.Blue Economy dello Smart City Expo World Congress Barcellona. L'economia legata all'acqua e al mare sta prendendo piede in tutto il mondo, e soprattutto nelle città marittime come Barcellona. In questo contesto, tra il 5 e il 7 novembre, nella capitale catalana si incontreranno Autorità portuali ed esperti di innovazione, sostenibilità e blue economy provenienti da tutto il mondo. L'evento è organizzato dalla Fira de Barcelona, si avvale della collaborazione del Porto di Barcellona; il Consiglio Comunale, attraverso Barcelona Activa, e il World Ocean Council (WOC), un'organizzazione internazionale di imprese nel campo dell'economia marittima sostenibile. Il tema della 6a edizione sarà "Smart Ports: Piers of the Future", quali le strategie a favore dell'economia blu, della sostenibilità e delle opportunità offerte dall'ecosistema marino. Con lo slogan "Creare porti che ispirano", l'evento avrà come focus i porti del futuro, la relazione porto-città, la sostenibilità e l'innovazione; per la prima volta sarà presente la rete globale di città per combattere il cambiamento climatico C40 Cities. Infatti, dal 6 all'8 novembre si terrà il "C40 Green Ports Forum" per promuovere lo scambio di conoscenze e soluzioni sostenibili tra i porti partecipanti. Inoltre, quest'anno gli Smart Ports avranno sessioni di studio delle tecnologie innovative e con 50 startup che presenteranno soluzioni innovative per il settore marittimo e portuale, senza dimenticare le possibilità dell'intelligenza artificiale (AI), della mobilità, della sostenibilità e della blue economy. All'evento che fa parte della 'Tomorrow.Blue Economy' dello 'Smart City Expo World Congress', parteciperanno i rappresentanti dei porti aderenti all'iniziativa, come Anversa-Bruges, Busan, Göteborg, Amburgo, Los Angeles e Rotterdam. Inoltre, avrà come porti ospiti quelli di Shanghai, Ningbo, Seattle, Quebec e l'americano Long Beach. Se l'anno scorso l'evento è stato segnato dalla guerra in Ucraina, con la partecipazione del suo sindaco, Vitali Klichko, quest'anno il grande assente sarà Israele, uno dei principali espositori della manifestazione.

Il Nautilus

Focus

alla transizione declinati con i parametri della continua evoluzione dell'industria. In un'unica rete-cloud saranno connessi operatori terminalistici, le aziende di autotrasporto, le ferrovie, gli spedizionieri, le aziende della catena di approvvigionamento e le società di trasporto merci. Fulcro degli "smart ports" sarà l'automazione, che sarà in grado di trasformare i **porti** in hub logistici altamente affidabili e flessibili. Il termine "smart" è utilizzato per riferirsi alla piattaforma porting ottimizzata per il comportamento e l'azione dell'utente. Lo scopo di un porto intelligente è migliorare l'efficienza complessiva, ridurre i costi, aumentare la capacità, migliorare la sicurezza e ridurre l'impatto ambientale delle operazioni portuali. Abele Carruezzo.

Informare

Focus

Ok della VIII Commissione del Senato alle nomine di otto presidenti di AdSP

Ieri la Commissione Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica del Senato ha dato il via libera alla nomina di otto presidenti di Autorità di Sistema Portuale. La proposta di nomina di Giovanni Gugliotti a presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio è stata approvata con 11 voti favorevoli, un voto contrario, una scheda bianca e quattro astenuti. La proposta di nomina di Francesco Benevolo a presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale ha raccolto cinque voti favorevoli e 12 astensioni. La proposta di nomina di Davide Gariglio a presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale è stata approvata con sei voti favorevoli e dieci astenuti. La proposta di nomina di Raffaele Latrofa a presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale è stata approvata con 12 voti favorevoli e cinque astenuti. La proposta di nomina di Eliseo Cuccaro a presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è stata approvata con 11 voti favorevoli e cinque astenuti. La proposta di nomina di Matteo Gasparato a presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale è stata approvata con 11 voti favorevoli e cinque astenuti. La proposta di nomina di **Paolo Piacenza** a presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha ottenuto 11 voti favorevoli, un voto contrario e due astensioni. Infine, la proposta di nomina di Domenico Bagalà a presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha avuto il via libera con 11 voti favorevoli e tre astenuti.



Informare

Focus

In definizione un accordo di cooperazione tra i sistemi portuali italiani e indiani

Nel corso della "India Maritime Week", in programma a Mumbai, il viceministro italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha incontrato il ministro indiano dei **Porti** e dello Shipping, Sarbananda Sonowal, condividendo l'obiettivo di avviare una nuova fase di collaborazione strategica tra Italia e India nei settori marittimo e logistico. Il primo passo sarà la costituzione di un working group composto da esperti istituzionali e rappresentanti del settore privato dei due Paesi, con l'obiettivo di definire progetti comuni per lo sviluppo dei **porti**, della logistica integrata e della sicurezza delle catene di approvvigionamento lungo il Corridoio IMEC. Inoltre è in fase di definizione un memorandum of understanding dedicato alla cooperazione tra i sistemi portuali italiani e indiani. Rixi ha successivamente preso parte al Leaders' Conclave, che ha visto l'intervento del primo ministro indiano Narendra Modi, e ha partecipato come main speaker alla tavola rotonda sulla connettività transnazionale, dove ha illustrato la strategia italiana per consolidare il ruolo del Paese come porta Sud dell'Europa per l'Asia. Durante il suo intervento, il viceministro ha presentato il piano "Italia 2032", sostenuto da oltre 200 miliardi di euro di investimenti, che punta a modernizzare le infrastrutture e rafforzare le connessioni tra Asia ed Europa. La missione del viceministro Rixi proseguirà a Doha, dove sono previsti incontri con i ministri dei Trasporti e della Mobilità urbana e con i vertici del Fondo Sovrano del Qatar per esplorare nuove opportunità di investimento nel campo delle infrastrutture strategiche e della mobilità sostenibile.



Informazioni Marittime

Focus

Authority portuali, completato l'iter al Senato per la nomina di otto presidenti

L'ultimo passaggio sarà la firma del decreto da parte del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini. Con il via libera della Commissione Ambiente del Senato, si completa l'iter istituzionale per la nomina degli otto presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Lo annuncia il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'ultimo passaggio sarà la firma del decreto da parte del vicepremier e titolare del Mit, Matteo Salvini. Le nomine riguardano: Eliseo Cuccaro (Mar Tirreno Centrale), Giovanni Gugliotti (Mar Ionio), Francesco Benevolo (Mar Adriatico Centro Settentrionale), Davide Gariglio (Mar Tirreno Settentrionale), Raffaele Latrofa (Mar Tirreno Centro Settentrionale), Matteo Gasparato (Mar Adriatico Settentrionale), **Paolo Piacenza** (Mar Tirreno Meridionale e Ionio) e Domenico Bagalà (Mar di Sardegna). Condividi Tag porti Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Authority portuali, completato l'iter al Senato per la nomina di otto presidenti



10/29/2025 09:21

L'ultimo passaggio sarà la firma del decreto da parte del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini. Con il via libera della Commissione Ambiente del Senato, si completa l'iter istituzionale per la nomina degli otto presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Lo annuncia il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'ultimo passaggio sarà la firma del decreto da parte del vicepremier e titolare del Mit, Matteo Salvini. Le nomine riguardano: Eliseo Cuccaro (Mar Tirreno Centrale), Giovanni Gugliotti (Mar Ionio), Francesco Benevolo (Mar Adriatico Centro Settentrionale), Davide Gariglio (Mar Tirreno Settentrionale), Raffaele Latrofa (Mar Tirreno Centro Settentrionale), Matteo Gasparato (Mar Adriatico Settentrionale), Paolo Piacenza (Mar Tirreno Meridionale e Ionio) e Domenico Bagalà (Mar di Sardegna). Condividi Tag porti Articoli correlati.

Chi inquina non paga: in Italia i trasporti aereo e marittimo godono di esenzioni fiscali per oltre 7 miliardi l'anno

Le agevolazioni fiscali ai settori hard to abate dei trasporti frenano la transizione T&E: "Servono correttivi: una ticket tax sui voli e una tassa sulle crociere possono generare risorse da reinvestire nella transizione, e sono una soluzione per compensare gli impatti dell'overtourism". Roma - In Italia i settori del trasporto aereo e marittimo godono, da decenni, di un trattamento fiscale privilegiato che genera un "Tax Gap", cioè un mancato gettito fiscale, superiore ai 7 miliardi all'anno. Ecco cosa emerge da un nuovo studio di Transport & Environment (T&E), la principale organizzazione europea in materia di decarbonizzazione dei trasporti. I settori hard to abate sono esentati dal pagare per le emissioni che generano, come invece fanno invece altri settori: nessuna tassazione sui carburanti utilizzati da aerei e navi, applicazione solo parziale del sistema ETS di prezzamento del carbonio e l'esenzione dall'IVA per i biglietti aerei, generano, per il bilancio pubblico italiano, un mancato gettito superiore a 7 miliardi di euro l'anno. Si tratta di risorse che dovrebbero essere riscosse per equità rispetto alla tassazione applicata ad altri settori, nonché in virtù del principio del "chi inquina paga", e che potrebbero essere reinvestite per sostenere la produzione di carburanti puliti o per elettrificare i porti, così come per altre misure di mobilità pulita. Il recupero di questi 7 miliardi di euro potrebbe finanziare, ad esempio, l'assegnazione di un voucher di mobilità da 100/mese per ognuno dei circa 5,7 milioni di cittadini che il recente rapporto ISTAT classifica come in povertà Aviazione, esenzioni fiscali per 5,2 miliardi. Lo studio evidenzia come il trasporto aereo, pur essendo uno dei comparti con la maggior intensità di carbonio, versi solo una frazione delle imposte dovute: nel 2024, appena mezzo miliardo di euro a fronte di oltre 5,2 miliardi di euro di esenzioni fiscali. Questo mancato gettito è la risultante delle esenzioni sui consumi di cherosene [1] (circa 2,3 miliardi), della mancata applicazione dell'IVA ai voli europei e intercontinentali (circa 2,2 miliardi) e dell'applicazione parziale dell'ETS (meccanismo di prezzamento del carbonio), che copre solo i voli intra-europei senza alcun prelievo per quelli più inquinanti a lungo raggio (che sono quasi la metà delle emissioni del settore), determinando un ulteriore mancato gettito di circa 800 milioni. Il treno è tassato più dell'aereo. Secondo T&E questo regime di favore fiscale rappresenta una mancata opportunità per generare gettito utile a finanziare ed accelerare la transizione, nonché a renderla socialmente sostenibile. "Se ci dicessero che il treno, ossia il mezzo di trasporto più efficiente e meno inquinante, è tassato molto più dell'aereo, quello più emissivo a livello pro capite, stenteremmo a crederci. E invece è così!" dichiara Carlo Tritto, Sustainable Fuels Manager di T&E Italia, che continua: "Da decenni, la fiscalità premia i settori più inquinanti, mantenendo esenzioni per il consumo di carburanti fossili e fallendo



Le agevolazioni fiscali ai settori hard to abate dei trasporti frenano la transizione T&E. "Servono correttivi: una ticket tax sui voli e una tassa sulle crociere possono generare risorse da reinvestire nella transizione, e sono una soluzione per compensare gli impatti dell'overtourism". Roma - In Italia i settori del trasporto aereo e marittimo godono, da decenni, di un trattamento fiscale privilegiato che genera un "Tax Gap", cioè un mancato gettito fiscale, superiore ai 7 miliardi all'anno. Ecco cosa emerge da un nuovo studio di Transport & Environment (T&E), la principale organizzazione europea in materia di decarbonizzazione dei trasporti. I settori hard to abate sono esentati dal pagare per le emissioni che generano, come invece fanno invece altri settori: nessuna tassazione sui carburanti utilizzati da aerei e navi, applicazione solo parziale del sistema ETS di prezzamento del carbonio e l'esenzione dall'IVA per i biglietti aerei, generano, per il bilancio pubblico italiano, un mancato gettito superiore a 7 miliardi di euro l'anno. Si tratta di risorse che dovrebbero essere riscosse per equità rispetto alla tassazione applicata ad altri settori, nonché in virtù del principio del "chi inquina paga", e che potrebbero essere reinvestite per sostenere la produzione di carburanti puliti o per elettrificare i porti, così come per altre misure di mobilità pulita. Il recupero di questi 7 miliardi di euro potrebbe finanziare, ad esempio, l'assegnazione di un voucher di mobilità da 100€/mese per ognuno dei circa 5,7 milioni di cittadini che il recente rapporto ISTAT classifica come in povertà Aviazione, esenzioni fiscali per 5,2 miliardi. Lo studio evidenzia come il trasporto aereo, pur essendo uno dei comparti con la maggior intensità di carbonio, versi solo una frazione delle imposte dovute: nel 2024, appena mezzo miliardo di euro a fronte di oltre 5,2 miliardi di euro di esenzioni fiscali. Questo mancato gettito è la risultante delle esenzioni sui consumi di cherosene [1] (circa €2,3 miliardi), della mancata applicazione dell'IVA ai voli

Sea Reporter

Focus

nell'orientare industrie e consumatori verso scelte di mobilità sostenibili. Correggere queste distorsioni è necessario, giusto dal punto di vista climatico e anche utile per lo Stato, che può recuperare importanti risorse finanziarie da impiegare per la decarbonizzazione dei trasporti o per contenere il debito pubblico, ridistribuire secondo criteri di equità sociale, garantire servizi sociali".

Proposta T&E: tassazione progressiva sui biglietti aerei. T&E propone una tassa nazionale sui biglietti aerei la cui applicazione sarebbe progressiva nel tempo, modulata in base alla distanza e alla classe del volo e capace di recuperare - nel 2029, quando pienamente attuata - l'intero divario fiscale. Per i primi anni, sui più brevi voli nazionali, si avrebbe una addizionale di circa 8,5 (16 per quelli intra UE e a medio raggio, 65 per le tratte intercontinentali più lunghe). Ticket tax già sperimentata in Ue. Non si tratterebbe di una novità nel settore: molti tra i principali Stati europei (Regno Unito, Germania, Francia, Olanda), caratterizzati da importanti hub aeroportuali, adottano questa misura a livello nazionale per recuperare significative risorse finanziarie. Una recente ricerca di T&E dimostra come questi prelievi non abbiano effetti deprimenti della mobilità aerea [2]. Per T&E, gli introiti di una ticket tax andrebbero reinvestiti parzialmente nella produzione di carburanti sintetici per l'aviazione (e-SAF) e nella ricerca e nello sviluppo di infrastrutture per la decarbonizzazione del settore.

ETS nel marittimo: versato solo il 12% di quanto dovuto. Per quanto riguarda il trasporto marittimo, lo studio evidenzia una situazione altrettanto squilibrata da un punto di vista fiscale: nel 2024 le compagnie hanno versato circa 300 milioni di euro legati alle quote ETS, appena il 12% di quanto dovuto in un regime di piena tassazione. Anche qui, la maggior voce di sussidio indiretto al settore sta nell'esenzione dal pagamento dell'accisa sui carburanti marittimi, che vale circa 2 miliardi di euro l'anno, a cui si aggiunge l'applicazione parziale (ancora fino al 2026) dell'ETS. Per le navi da crociera prelievi bassi. T&E suggerisce di introdurre un contributo specifico sul comparto crocieristico, che oggi è caratterizzato da emissioni di gas serra (in media 20.000 tCO₂ per ogni nave) e inquinanti locali elevatissime, nonché da consumi energetici molto più alti rispetto ad altri tipi di navi. Le crociere godono inoltre di livelli di prelievo fiscale tra i più bassi, benché siano uno dei comparti di maggiore profitto nel settore marittimo.

Proposta T&E: tassa di sbarco e tariffa per le notti a bordo. In modo analogo al settore aereo, per T&E si dovrebbe introdurre una tassa locale di sbarco per ogni porto visitato e una tariffa nazionale per ogni notte a bordo (esentando le crociere più brevi); l'effetto combinato di queste misure permetterebbe di generare un gettito annuo di circa 470 milioni di euro. T&E ritiene che tali risorse andrebbero indirizzate soprattutto all'elettrificazione dei **porti**, all'uso di combustibili sintetici e al rinnovo della flotta con navi più efficienti e meno inquinanti.

Tritto: "Correggere le distorsioni fiscali". "Ogni anno l'Italia perde miliardi di euro in esenzioni che premiano chi inquina di più e distorcono il mercato della mobilità. Il tutto a fronte di un debito pubblico tra i più alti al mondo, che grava enormemente sui cittadini" dice Tritto, che conclude: "Correggere queste distorsioni significa ridurre la dipendenza da petrolio importato, stimolare investimenti industriali nazionali e allineare la fiscalità ai principi

Sea Reporter

Focus

europei di neutralità climatica. È una scelta di equità, non di ideologia. Introdurre le misure che proponiamo vorrebbe permetterebbe inoltre di recuperare gettito dall'overtourism, facendo sì che i flussi turistici verso il nostro Paese diventino una risorsa davvero collettiva". [1] La più consistente tra le voci che contribuiscono al tax gap è legata all'esenzione dalle accise sul carburante. Se si applicasse al carburante aereo la stessa aliquota di 0,38 /litro che caratterizza l'autotrasporto stradale (o comunque un'aliquota pari alla tassazione proposta dalla Commissione Europea nell'ambito della revisione della Direttiva europea sulla tassazione dell'energia), il gettito generato sarebbe pari a circa 2,3 miliardi . Il trasporto aereo è il mezzo con la maggiore intensità carbonica per passeggero/chilometro: le attuali esenzioni appaiono improprie, ancor più nel confronto con la mobilità ferroviaria, dove l'energia è invece tassata. La revisione della ETD (Energy Taxation Directive, che regola questa materia a livello dell'Unione) è in discussione dal 2021, ma gli Stati membri non riescono a trovare un accordo: l'ultima proposta di compromesso presentata dalla Presidenza danese prevede di mantenere l'esenzione fino al 2035, quando si riaprirebbe il dossier per valutare nuovamente se tassare i carburanti [2] Il dibattito sull'impatto economico di una tassa sui biglietti aerei viene spesso distorto dalle compagnie, che sostengono che un incremento dei costi ridurrebbe la domanda di voli. Un nuovo studio di T&E dimostra che tale correlazione è pressoché inesistente. L'analisi, condotta su 101 aeroporti europei, mostra che i costi aeroportuali e fiscali non determinano una diminuzione del traffico passeggeri: al contrario, gli aeroporti con costi più elevati registrano spesso un volume di traffico superiore, come nel caso di Heathrow, che pur avendo le tariffe più alte d'Europa è anche quello con il maggior numero di passeggeri. Lo studio evidenzia inoltre che, negli ultimi vent'anni, l'aumento dei prezzi del carburante o delle tasse non ha frenato la crescita del traffico aereo. In Germania, ad esempio, tra il 2000 e il 2019 il prezzo del carburante per jet è raddoppiato, ma il numero di passeggeri è aumentato del 75%. La domanda di voli dipende molto più da fattori strutturali come le strategie delle compagnie aeree, la disponibilità di collegamenti e le tendenze del turismo che non dai costi fiscali.

Rixi: Intesa su working group Italia-India

Roma - Nel corso della India Maritime Week, in programma a Mumbai, il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha incontrato il ministro indiano dei **Porti** e dello Shipping, Sarbananda Sonowal, condividendo l'obiettivo di avviare una nuova fase di collaborazione strategica tra Italia e India nei settori marittimo e logistico. Il primo passo sarà la costituzione di un working group composto da esperti istituzionali e rappresentanti del settore privato dei due Paesi, con l'obiettivo di definire progetti comuni per lo sviluppo dei **porti**, della logistica integrata e della sicurezza delle catene di approvvigionamento lungo il Corridoio IMEC. È inoltre in fase di definizione un Memorandum of Understanding (MoU) dedicato alla cooperazione tra i sistemi portuali italiani e indiani. Rixi ha successivamente preso parte al Leaders' Conclave, che ha visto l'intervento del Primo ministro Narendra Modi, e ha partecipato come main speaker alla tavola rotonda sulla connettività transnazionale, dove ha illustrato la strategia italiana per consolidare il ruolo del Paese come porta Sud dell'Europa per l'Asia. Durante il suo intervento, il viceministro ha presentato il piano "Italia 2032", sostenuto da oltre 200 miliardi di euro di investimenti, che punta a modernizzare le infrastrutture e rafforzare le connessioni tra Asia ed Europa. La missione del viceministro Rixi proseguirà a Doha, dove sono previsti incontri con i ministri dei Trasporti e della Mobilità urbana e con i vertici del Fondo Sovrano del Qatar per esplorare nuove opportunità di investimento nel campo delle infrastrutture strategiche e della mobilità sostenibile.



Senato, via libera alle nomine di otto presidenti delle Autorità Portuali

La VIII Commissione Ambiente del Senato ha approvato le nomine di otto presidenti di Autorità di Sistema Portuale, completando l'iter parlamentare.

La Commissione Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori pubblici, comunicazioni e innovazione tecnologica del Senato ha espresso parere favorevole alle nomine di otto presidenti di Autorità di Sistema Portuale (AdSP), completando così l'iter parlamentare di approvazione. L'esame delle nomine, proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha riguardato le principali Autorità portuali italiane, confermando un passaggio chiave nella governance del sistema logistico e marittimo nazionale. Le otto nomine approvate. Nel dettaglio, la Commissione ha approvato le seguenti designazioni: Giovanni Gugliotti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio 11 voti favorevoli, 1 contrario, 1 scheda bianca e 4 astenuti. Francesco Benevolo, presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale 5 voti favorevoli e 12 astensioni. Davide Gariglio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale 6 voti favorevoli e 10 astenuti. Raffaele Latrofa, presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale 12 voti favorevoli e 5 astenuti. Eliseo Cuccaro, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale 11 voti favorevoli e 5 astenuti. Matteo Gasparato, presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale 11 voti favorevoli e 5 astenuti. Paolo Piacenza, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio 11 voti favorevoli, 1 contrario e 2 astensioni. Domenico Bagalà, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna 11 voti favorevoli e 3 astenuti. Un passaggio strategico per la governance portuale. Con il parere positivo della VIII Commissione del Senato, si completa il percorso istituzionale per la nomina dei vertici delle Autorità di Sistema Portuale, organi fondamentali per la gestione, pianificazione e sviluppo dei porti italiani. Le nuove designazioni puntano a rafforzare il coordinamento dei porti e la loro capacità di competere sui mercati internazionali, in linea con gli obiettivi del Piano Nazionale della Logistica e dei Trasporti. Fonte: Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.



Transport Online

Focus

Porti e logistica: Italia e India avviano collaborazione strategica

Working group bilaterale e progetti comuni per lo sviluppo dei porti e della logistica integrata

Durante la India Maritime Week a Mumbai, il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha incontrato il ministro indiano dei Porti e dello Shipping, Sarbananda Sonowal, confermando l'impegno per una collaborazione strategica Italia-India nel settore portuale e logistico. Il primo passo concreto sarà la creazione di un working group bilaterale, formato da esperti istituzionali e rappresentanti del settore privato dei due Paesi. L'obiettivo è definire progetti comuni per: lo sviluppo dei porti; la logistica integrata; la sicurezza delle catene di approvvigionamento lungo il Corridoio IMEC Memorandum of Understanding tra sistemi portuali. È in fase di definizione un MoU (Memorandum of Understanding) dedicato alla cooperazione tra i sistemi portuali italiani e indiani. Questo accordo favorirà lo scambio di best practice, tecnologie e strategie per una gestione più efficiente e sicura delle infrastrutture portuali. Interventi e strategie per connettività transnazionale Rixi ha partecipato al Leaders' Conclave, con intervento del Primo ministro Narendra Modi, e come main speaker alla tavola rotonda sulla connettività transnazionale. Durante l'incontro, il viceministro ha illustrato la strategia italiana per consolidare il ruolo del Paese come porta Sud dell'Europa verso l'Asia, presentando il piano Italia 2032, supportato da oltre 200 miliardi di euro di investimenti per modernizzare infrastrutture e rafforzare le connessioni tra Asia ed Europa. Missione Rixi proseguirà in Qatar. La missione del viceministro proseguirà a Doha, con incontri previsti con i ministri dei Trasporti e della Mobilità urbana e con i vertici del Fondo Sovrano del Qatar. L'obiettivo è esplorare nuove opportunità di investimento in infrastrutture strategiche e mobilità sostenibile, rafforzando ulteriormente il ruolo internazionale dell'Italia nel settore portuale e logistico. Fonte: Mit.

