



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 01 novembre 2025**



Prime Pagine

01/11/2025	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Il Foglio	11
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Il Giornale	12
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Il Giorno	13
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Il Manifesto	14
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Il Mattino	15
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Il Messaggero	16
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Il Tempo	20
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Italia Oggi	21
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	La Nazione	22
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	La Repubblica	23
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	La Stampa	24
Prima pagina del 01/11/2025		
01/11/2025	Milano Finanza	25
Prima pagina del 01/11/2025		

Primo Piano

31/10/2025	Agenzia stampa Mobilità	<i>Agenzia Stampa Mobilità</i>	26
Assoporti plaude a Tito Vespasiani come segretario generale			

31/10/2025	FerPress	27
Assoporti: Giampieri, bene nomina Vespasiani a Segretario Generale dell'AdSP Mar Ligure Occidentale		
31/10/2025	Sea Reporter	28
Assoporti: dichiarazione su nomina Vespasiani quale Segretario Generale dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale,		

Trieste

31/10/2025	Rai News	29
Il Porto di Trieste e il peso del Corridoio IMEC		
31/10/2025	Rai News	30
Mercoledì 5 novembre l'audizione alla Camera di Marco Consalvo, designato al vertice del Porto		
31/10/2025	Trieste Prima	31
Conclusi i lavori di dragaggio del Rio Ospio per 400mila euro		

Savona, Vado

31/10/2025	Savona News	32
Savona ricorda l'eccidio del 1° novembre 1944		

Genova, Voltri

31/10/2025	BizJournal Liguria	33
Genova, Osservatorio ambiente e salute: primo incontro su inquinamento area porto e centro città		
31/10/2025	BizJournal Liguria	35
Blue Ports, anche in Liguria il corso per certificare la competenza sulla transizione energetica nei porti		
31/10/2025	Genova Today	36
Porto di Genova, il nuovo segretario generale è Tito Vespasiani		
31/10/2025	Il Nautilus	37
Comitato di Gestione AdSP MLO: Approvati bilancio previsionale 2026 e il Piano Operativo Triennale 2026-2028		
31/10/2025	Messaggero Marittimo	40
Genova viaggia veloce: approvato Piano Operativo Triennale 2026-2028		
31/10/2025	Sea Reporter	43
Falteri, Federlogistica-Confrtrasporto: "Vespasiani scelta di altissima professionalità per i porti di Genova e Savona"		

La Spezia

31/10/2025	Informatore Navale	44
La Spezia Container Terminal: il 3 novembre entrerà in funzione il nuovo gate automatizzato del terminal spezzino		
31/10/2025	Primo Magazine	45
LSCT: al via il nuovo gate automatizzato		

Ravenna

31/10/2025	Ravenna Today	46
Nuovo terminal crociere, Ancisi (LpRa): "Gara d'appalto revocata per il Parco delle Dune. Che fine farà?"		
31/10/2025	RavennaNotizie.it	47
Campionato Italiano Team Race Under 17: nel Day 1 brillano il Circolo Velico Ravennate e la Fraglia Vela Riva		
31/10/2025	ravennawebtv.it	48
Ancisi (Lista per Ravenna): "Rinviata a chissà quando la realizzazione del Parco delle Dune a Porto Corsini"		
31/10/2025	ravennawebtv.it	50
Campionato Italiano Team Race Under 17: brillano il Circolo Velico Ravennate e la Fraglia Vela Riva		

Livorno

31/10/2025	Ansa.it	51
In due si gettano da cargo, sono entrambi sempre dispersi		
31/10/2025	Informare	52
Aumento del traffico semestrale delle merci nei porti toscani		
31/10/2025	La Gazzetta Marittima	53
Autospurgo pizzicato mentre scarica rifiuti in un tombino all'Elba		
31/10/2025	Messaggero Marittimo	55
Livorno, proseguono le ricerche dei due uomini dispersi in mare nel porto		
31/10/2025	Messaggero Marittimo	56
Livorno, tensione sindacale in TDT		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

31/10/2025	Ancona Today	57
Il Comune aggiorna il Piano asfalti 2025: Le strade da sistemare passano da 42 a 58, l'investimento sale a 6 milioni		
31/10/2025	Ancona Today	59
Piano asfalti 2025, 6 milioni di euro di lavori. Daniele Silvetti: «Manutenzioni straordinarie, non rattoppi» (VIDEO)		
31/10/2025	Ansa.it	60
Capo Stato Maggiore, 'essere pronti, un dovere verso il Paese'		
31/10/2025	Primo Magazine	61
ANCONA: INCONTRO DI BENVENUTO CON I COMANDANTI DELLE NAVI ETNA E MARTINENGO		
31/10/2025	vivereancona.it	62
Il 4 novembre "Giorno dell'Unità nazionale e Giornata delle Forze Armate" caserme aperte e navi visitabili		
31/10/2025	vivereancona.it	63
Piano Asfalti 2025: i lavori programmati e quelli eseguiti al 31 ottobre 2025		
31/10/2025	vivereancona.it	65
Italia nostra Ancona: "Chi può credere alle garanzie dell'Autorità Portuale?"		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

31/10/2025	Borsa Italiana	66
Trasporto merci: nell'Unione europea il 78% viaggia su gomma		
31/10/2025	CivOnline	69
Latrofa: «Sostenibilità, momento nodale per Civitavecchia»		
31/10/2025	CivOnline	70
Partenariato, Legacoop uditore nelle riunioni		
31/10/2025	CivOnline	71
Nave Trieste a Civitavecchia: possibili visite a bordo		
31/10/2025	First Online	72
Trasporto merci: l'Europa viaggia su gomma, l'Italia all'88%. La ferrovia arretra, l'elettrico cresce ma resta indietro		
31/10/2025	Il Nautilus	74
AL VIA IL REFITTING DI MSC MAGNIFICA PRESSO IL CANTIERE NAVALE DI MALTA		
31/10/2025	Informazioni Marittime	76
Mar Tirreno Centro-Settentrionale, approvato il bilancio di previsione 2026 dell'AdSP		
31/10/2025	La Provincia di Civitavecchia	77
Latrofa: «Sostenibilità, momento nodale per Civitavecchia»		
31/10/2025	La Provincia di Civitavecchia	78
Partenariato, Legacoop uditore nelle riunioni		
31/10/2025	La Provincia di Civitavecchia	79
Nave Trieste a Civitavecchia: possibili visite a bordo		
31/10/2025	Messaggero Marittimo	80
Trasporto merci: in Europa cala la quota ferroviaria, l'Italia resta indietro		
31/10/2025	Port Logistic Press	82
In the EU, 78% of land freight transport is by road, only 17% by rail.		
31/10/2025	Sea Reporter	85
Trasporto merci, nell'Unione europea il 78% viaggia su gomma		
31/10/2025	Ship 2 Shore	88
Doppia operazione che guarda al futuro per Catania e Civitavecchia		
31/10/2025	Sicilia Report	89
AdSP Mtcss, approvato bilancio previsione 2026		
31/10/2025	Teleborsa	90
Trasporto merci: nell'Unione europea il 78% viaggia su gomma		
31/10/2025	Tiscali	93
Trasporto merci: nell'Unione europea il 78% viaggia su gomma		

Taranto

31/10/2025	Messaggero Marittimo	96
Taranto: record europeo per il carico delle pale eoliche V236 Offshore		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

31/10/2025	Messaggero Marittimo	97
Mct Gioia Tauro: Antonio Davide Testi lascia		
31/10/2025	Shipping Italy	98
Testi lascia il vertice di Medcenter Container Terminal a Gioia Tauro		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

31/10/2025	Messina Oggi	99
ATM, incarichi per 150mila euro agli "amici" di Cateno		
31/10/2025	quotidianodisicilia.it	100
Porto di Tremestieri, cantieri fantasma e promesse disattese: cosa sta succedendo a Messina		

Catania

31/10/2025	Ansa.it	103
Approvato il nuovo Piano regolatore del porto di Catania		
31/10/2025	FerPress	104
Approvato il Piano Regolatore del Porto di Catania: si parte subito coi primi interventi di apertura alla città		
31/10/2025	IL Sicilia	105
Catania, approvato il Piano Regolatore del Porto. Bonaccorsi e Ciancio (M5S): "Salviamo la scogliera d'Armisi"		
31/10/2025	IL Sicilia	107
D'Agostino: "Porto di Catania verso il futuro, in arrivo sessanta milioni per il rilancio dell'area"		
31/10/2025	Informare	108
Concluso l'iter di approvazione del Piano Regolatore del porto di Catania		
31/10/2025	La Sicilia Web	110
Ok al piano regolatore: ecco come sarà il porto di Catania		
31/10/2025	La Voce dell'Isola	112
Approvato il Piano Regolatore del Porto di Catania: si parte subito coi primi interventi di apertura alla città		
31/10/2025	LiveSicilia	114
Catania, via libera al Piano Regolatore del Porto: "Una pagina storica"		
31/10/2025	LiveSicilia	116
Catania, D'Agostino sul piano regolatore del Porto: "Un'occasione"		
31/10/2025	Lora	117
Approvato il Piano Regolatore del Porto di Catania: si parte subito coi primi interventi di apertura alla città		
31/10/2025	Messaggero Marittimo	119
Approvato il nuovo Piano Regolatore del porto di Catania		
31/10/2025	New Sicilia	120
Catania, il nuovo Piano regolatore del Porto è realtà		

31/10/2025	Ship 2 Shore	122
<hr/>		
31/10/2025	Ship Mag	123
<hr/>		
31/10/2025	Shipping Italy	124
<hr/>		
31/10/2025	Stretto Web	126
<hr/>		
31/10/2025	Stretto Web	128
<hr/>		
31/10/2025	Travelnostop	130
<hr/>		
31/10/2025	Vetrina Tv	131
<hr/>		

Focus

31/10/2025	Agenparl	133
<hr/>		
31/10/2025	Informare	134
<hr/>		
31/10/2025	Informare	135
<hr/>		
31/10/2025	Informatore Navale	136
<hr/>		
31/10/2025	Informatore Navale	137
<hr/>		
31/10/2025	Informatore Navale	139
<hr/>		
31/10/2025	Informazioni Marittime	140
<hr/>		
31/10/2025	Italpress.it	141
<hr/>		
31/10/2025	Italpress.it	142
<hr/>		
31/10/2025	La Gazzetta Marittima	143
<hr/>		
31/10/2025	La Gazzetta Marittima	144
<hr/>		
31/10/2025	Messaggero Marittimo	145
<hr/>		
31/10/2025	Port Logistic Press	147
<hr/>		

31/10/2025	Ship Mag	148
Torna a crescere la pirateria: 116 attacchi nei primi nove mesi del 2025		
31/10/2025	Ship Mag	149
Al via il refitting di Msc Magnifica presso il cantiere navale di Malta		
31/10/2025	Ship Mag	150
Porti spa, Rixi getta acqua sul fuoco: "Dalla Ragioneria dello Stato nessuna bocciatura, ma solo un confronto"		
31/10/2025	Shipping Italy	152
Il traghetto Antares prossima all'uscita dalla flotta Gnv		
31/10/2025	Shipping Italy	153
Al via a Malta il primo dei due maggiori refit su navi di Msc Crociere dell'ultimo decennio		
31/10/2025	Shipping Italy	154
Gnv affida la direzione strategica in Marocco a Carole Montarsolo		
31/10/2025	Shipping Italy	155
Incostituzionale la norma che impediva ai sindacati non firmatari dei Ccnl di comporre le Rsa		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Domani in edicola
Come rileggere oggi Tolstoj
e il capolavoro «Guerra e pace»
di **Alessandro Piperno**
su la Lettura e già oggi nell'App

Un bene da tutelare
I costi per la salute,
spesa necessaria
di **Giuseppe Remuzzi**
e **Walter Ricciardi** a pagina 36



VALLEVERDE

Cina e Stati Uniti

LE POTENZE (QUASI) IMPERIALI

di **Lucrezia Reichlin**

Dopo gli eventi recenti, e in particolare l'ultimo round dei negoziati Trump-Xi, la domanda è se si stia assistendo ad un ritorno agli imperi del diciannovesimo secolo o al contrario ad un rafforzamento del nazionalismo.

Le istituzioni nate con Bretton Woods per disegnare le forme della cooperazione internazionale si basavano sullo Statonazione. Tuttavia, è già dagli anni Ottanta, con l'esplosione della globalizzazione, che quel sistema è andato in crisi perché le liberalizzazioni di beni, servizi e capitali hanno reso le nazioni sempre più impotenti a governare le loro economie. I Paesi emergenti, perché in balia di enormi flussi di capitali a breve durata che hanno reso il loro tasso di cambio estremamente volatile e dipendente dalla politica monetaria degli Stati Uniti e, i Paesi avanzati, perché la globalizzazione ha reso più difficile attuare quelle politiche di coesione sociale su cui si basava il loro equilibrio interno. Inoltre, con lo svilupparsi delle catene del valore, il commercio internazionale ha perso la sua connotazione nazionale e ha preso la forma di scambi tra e all'interno delle grosse multinazionali. La sovranità dei Paesi singoli ne è risultata erosa poiché questi ultimi hanno perso il controllo della loro politica economica.

Si guarda oggi agli anni della cosiddetta «grande moderazione», il periodo di stabilità che va dalla metà degli anni Ottanta fino alla crisi finanziaria del 2008, con nostalgia.

continua a pagina 36

Giustizia, parte la raccolta delle firme dei partiti. Confronto in tv con Nordio. Affondo di Mantovano

La sfida per il referendum

Comitato per il no dell'Anm. Un caso i cori fascisti in una sede di FdI a Parma

Riforma della giustizia, si accende la battaglia per il referendum. L'Anm decide di creare un comitato per il no. I partiti si organizzano per una raccolta di firme. In tv confronto con il ministro della Giustizia Nordio. Diventano un caso politico i cori fascisti in una sede di Fratelli d'Italia a Parma.

da pagina 2 a pagina 5 e a pagina 13

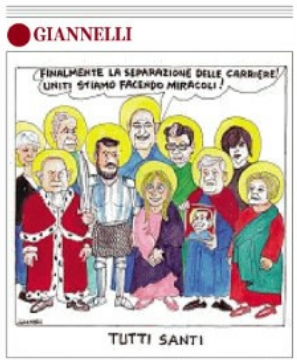
IL SONDAGGIO, CALANO LEGA E M5S

FdI stabile in testa al 28% Pd secondo. Cresce FI

di **Nando Pagnoncelli**

Fratelli d'Italia è ancora il primo partito nelle intenzioni di voto con il 28%. Questo l'esito del sondaggio Ipsos. Cambia di poco il divario con il Pd assestato al 20,9%. Sorpasso di Forza Italia sulla Lega.

a pagina 14



SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Legge elettorale, la mediazione tra Meloni e Tajani

Per gli amanti della materia elettorale è arrivata l'ora del pop com. Dietro le discussioni pubbliche su manovra e referendum sulla giustizia, maggioranza e opposizione si preparano alla madre di tutte le battaglie: la riforma del sistema di voto.

continua a pagina 15

Gran Bretagna Divisi su tutto, iniziando dal rapporto con la regina



Il futuro re Carlo III, a sinistra, con il fratello Andrea, in una foto che risale al 1975, quando il principe aveva 15 anni

Amori, soldi e destini incrociati E il re aiuta il fratello ex principe

di **Luigi Ippolito**

Dodici anni di differenza, due vite diverse. Tanto introverso, taciturno, intellettuale Carlo quanto esuberante, piacione e dedito all'azione Andrea. Il re d'Inghilterra e il fratello finito nella bufera.

a pagina 17

ALLA HOLDING LAGFIN

La Finanza blocca azioni Campari per 1,3 miliardi

di **Luigi Ferrarella**

Il Gip di Monza ha ordinato alla Gdf di Milano il sequestro preventivo, ai fini della confisca del profitto di una contestata evasione fiscale in una fusione societaria del 2019, di 1 miliardo e 291 milioni di euro a Lagfin s.c.a., la holding lussemburghese dell'indagato imprenditore Luca Garavoglia che detiene il 51,8% di Campari. Il sequestro a carico di Lagfin è stato eseguito vincolando azioni Campari. Il gruppo Campari afferma che «la disputa non riguarda Davide Campari-Milano N.V. né il Gruppo Campari».

a pagina 39

Il caso Ma il tycoon smentisce «Venezuela, Trump sta per attaccare» Maduro chiede aiuto

di **Guido Olimpio e Monica Ricci Sargentini**

Sarebbe «imminente l'attacco alle basi dei narcos» in Venezuela. Lo rivelano i media degli Stati Uniti. Ma il presidente Donald Trump nega. Intanto il leader venezuelano Nicolas Maduro ha scritto una lettera a Vladimir Putin chiedendogli aiuto. Nel mirino degli americani il Cartello di Soles che esporta circa 500 tonnellate di cocaina all'anno verso Europa e Stati Uniti.

alle pagine 8 e 9

LA TRATTATIVA

Terre rare, gli errori Usa regalano un arma a Xi

di **Federico Rampini**

È l'arma di ricatto più efficace che Xi Jinping ha sfoderato nella trattativa commerciale con Donald Trump: il monopolio quasi totale che la Cina ha sulle terre rare, essenziali per produrre magneti dagli svariatissimi usi industriali.

continua a pagina 9

SUN68 SUN68.COM

La chat del commando «femminista»

Fiume di insulti e offese da Murgia a Segre. Tre indagate per stalking e diffamazione

di **Giulio Fasano**

Insulti a Murgia, Segre, Mattarella: la chat al veleno tra le «femministe». Carlotta Vagnoli, Valeria Fonte e Benedetta Sabene sono indagate per stalking e diffamazione dalla procura di Monza. Il pm parla di «gogna digitale». Una chiamata alle armi per annientare l'immagine pubblica e privata di chi viene preso di mira. Nelle conversazioni anche attacchi a Cecilia Sala quando era imprigionata in Iran.

a pagina 22



LOI, IL PASTORE ATTORE

«I soldi del film e le mie pecore»

di **Valerio Cappelli**

«Con i soldi del film ho venduto le pecore. Adesso posso riposare»: parla Giuseppe Ignazio Loi, pastore di Inghilterra e ora anche al cinema tra i protagonisti di «La vita va così».

a pagina 46

Biolactine FAMILY FORTE Integratore alimentare

51101
Foto: Inafore/Spectra/SAF - D.L. 303/2003 con L. 46/2004 art.1, c.100 Milano
8 771120 463038





Sui vincoli a S. Siro i soprintendenti si giocano la carriera: trasferita l'addetta agli archivi, pressioni su quella ai beni culturali. L'allergia ai controllori è trasversale



Sabato 1 novembre 2025 - Anno 17 - n° 301
Redazione: via di Sant'Erasmus 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

POCO TRAFFICO E alti costi di manutenzione Il Ponte non regge neppure sui conti

Secondo il conto economico, i flussi stimati sulla futura bretella sarebbero di 4,5 milioni di persone, quasi il doppio rispetto ai 2,6 che oggi si spostano tra Messina e Reggio. E pure i pedaggi già sono fuori scala

• BORZI E MODICA A PAG. 6



MA TRUMP SMENTISCE "Pronti raid Usa nel Venezuela contro Maduro"



• FESTA A PAG. 11

RITORNO DA BIN SALMAN I2 Renzi Show a Riad: "Portate la fiera in Italia"



• GIARELLI A PAG. 8

Urge antidoping

» Marco Travaglio

La mesta festa di casta nella piazza vuota, fra passanti indifferenti e turisti divertiti da uno sparuto corteo di forzisti che porta in processione il ritratto del defunto pregiudicato B, è la perfetta fotografia della schifonata che separa giudici e pm. La Meloni, leader della "nuova destra" che "non è ricattabile" perché "si ispira a Borsellino", consegna il suo futuro a una ciocfecca piduista, craxiana e berlusconiana (il peggio della prima e della seconda Repubblica) scritta da tal Nordio all'ultimo spritz. Tradisce il grande giudice siciliano e la destra legalitaria. E va a rimorchio della buonanima di B, frodatore fiscale, ma anche corruttore di giudici e compratore di sentenze tramite l'avvocato Previti (a proposito di chi va separato da chi). Il tutto nella totale indifferenza dei cittadini, che già nel 2022 furono chiamati a un referendum per separare i pm dai giudici e il 79,1 restò a casa. Gli unici a esultare sono i maggiordomi della casta, tipo Vespa, che è già in campagna elettorale coi soldi nostri. Lui le carriere separate le ha nel sangue, anzi in casa. La moglie Augusta Iannini era gip a Roma. Nel 1993 la Procura le chiese di arrestare De Benedetti, Gianni Letta e Galliani per le mazzette alle Poste, ma arrestò solo De Benedetti e non gli altri due perché Letta "è un amico di famiglia". Nel '96 faceva colazione la domenica con: un giudice, Squillante; un pm, Napolitano; e un avvocato, Virga, legale della Fininvest che teneva Squillante a libro paga (sempre a proposito di chi va separato da chi).

Ma ormai vale tutto. Si cita il caso Tortora, come se fosse dovuto alle carriere unite: ma Tortora fu condannato in Tribunale e assolto in Appello e in Cassazione da giudici che farebbero parte dell'estesa carriera anche dopo la separazione dai pm. Si cita Zuncheddu, che ha avuto la revisione della sua condanna definitiva in assoluzione non perché sia provato che non c'entrava, ma perché il teste chiave ha ritrattato dopo 30 anni; e a chiederla e a concederla sono stati pm e giudici che ora si vorrebbe separare. Si cita Garlasco, dove a contestare la colpevolezza di Stasi sancita da pm e giudici sono altri pm e giudici, che indagano persino sul pm di prima. Ogni giorno giudici e pm contraddicono e financo indagano colleghi, mentre i politici si coprono l'un l'altro. Ora gli schifonatori assicurano che, con i due Csm e l'Alta Corte disciplinare, per le toghe che sbagliano saranno dolori. Ma l'Alta Corte sarà sempre composta per due terzi da magistrati (giudici e pm, incredibilmente ancora uniti). Idem i due Csm, solo che i pm daranno i voti ai pm e i giudici ai giudici. Così si evita il corporativismo tra colleghi, no? Più che un referendum sulla "riforma", servirebbe la prova del palloncino e il test del capello per chi l'ha scritta.

MELONI LO SCONFESSA COSA DICEVA IL GIUDICE CONTRO LE CARRIERE SEPARATE

Il Borsellino tradito: "Guai a spezzare la magistratura"

“Separare le carriere significa spezzare l'unità della magistratura.

Il magistrato requirente deve poter svolgere la sua funzione senza dover rendere conto al potere politico.

Questa separazione è un cavallo di Troia per disarticolare la forza unitaria dell'azione giudiziaria.

• MASCALI A PAG. 4-5



IL LEGALE TORINESE ANTI-RIFORMA

Comitato del No al via, Grosso: "Noi avvocati siamo le prime vittime, smentiremo le falsità"

• FROSINA A PAG. 2-3

NORDIO NEL 1994 FIRMAVA CONTRO

Vespa, il Tg1 e il sito del ministero: bugie e propaganda al Sì con denaro pubblico

• RODANO A PAG. 5

» VIAGGIO A LUCCA COMICS

Baci, file, pioggia, "Ken", ma per me c'è solo Matilda...

» Mario Natangelo

Lucca Comics & Games, 59ª edizione del festival del fumetto più grande d'Italia. Il tema di quest'anno è French kiss, "Bacio francese". Non ho idea del perché. Nel dubbio, ho le mentine.

A PAG. 19

LE NOSTRE FIRME

- Garavini Perché stare col Venezuela a pag. 13
- Valentini Chi non legge è perduto a pag. 13
- Bonora Bologna e il Distruggi-Italia a pag. 13
- Cecinini Il libro sulle "altre" guerre a pag. 18
- Palombi Kiev, Ue e contadini a Est a pag. 15
- Vitali Quel miracolo dell'ora solare a pag. 20

IN UK TRAFFICO CROLLATO

Per i siti porno una app sull'età

• A PAG. 15



La cattiveria

"Giorgia Meloni realizza il sogno di Silvio Berlusconi". Da cosa si è vestita?

LA PALESTRA LUDOVICO CARTA

ANA BETTZ: SIGILLI A 106 MLN

Lady Petrolio, crolla l'impero: sequestro di ville, auto e gioielli

• BISBIGLIA A PAG. 17



CHE C'È DI BELLO

Cartoon dalla Cina, ricordi di Banushi, Agnelli e Malaparte

• DA PAG. 20 A 23



ANNO XXX NUMERO 258 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 1 E DOMENICA 2 NOVEMBRE 2025 - € 2,50 + € 0,50 il Foglio Review n. 45

Il capo dello stato non si schiererà. Ma per considerare la riforma della giustizia non un incubo antidemocratico rileggere Mattarella può essere utile

Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, uomo saggio e onesto, non ha alcuna intenzione di prendere posizione sulla battaglia politica che monopolizzerà il dibattito pubblico delle prossime settimane: il referendum costituzionale. Non perché non abbia una sua idea, che nessuno conosce, ma perché, come fu già nel 2016 ai tempi di un altro referendum costituzionale, il capo dello stato, per carattere, è al di sopra della politica e anche il capo di uno degli organismi istituzionali oggetto di riforma, ovvero il Csm, il massimo che potrà fare sarà ripetere una frase già enunciata nove anni fa, ai tempi della riforma Bossi-Renzi: "Il confronto si svolge sul merito della riforma" (27 luglio 2016). Gli occhi di quella politica che nei momenti di difficoltà cerca successivamente un modo per tirare la chiochietta dal presidente, la scelta del capo dello stato di non schierarsi potrebbe essere considerata già come una scelta: non dare il proprio contributo a quella che l'opposizione considera, sistemata, una riforma

destinata a far approfonire l'Italia in un inferno antidemocratico e anticostituzionale. Naturalmente non è così, anche se non schierarsi è una scelta. Ma se volessimo ripercorrere e ritroso i segnali lasciati sul terreno dal capo dello stato in questi anni è la possibilità di notare che vi sono spunti mattarelliani che permettono di osservare la riforma in un modo non apocalittico. Il presidente, attraverso il sottile qualche demagogia forse potrebbe aiutare a superarla. O no? Il capo dello stato, poi, da anni ricorda quanto sia importante avere una magistratura che "si nutra anche di una profonda consapevolezza morale della terzietà della

funzione giurisdizionale, basata sui principi dell'autonomia e dell'imparzialità" (24 febbraio 2015, inizio del primo mandato). Una riforma che premia la terzietà del giudice, separando le carriere, può essere accusata di essere una minaccia all'indipendenza e all'imparzialità della funzione giurisdizionale? Da anni, poi, il capo dello stato, ricorda quanto il processo mediatico, che la riforma della giustizia punte e ridimensiona, sia un virus del nostro sistema democratico. Mattarella lo ha detto in molte occasioni. Lo ha detto il 15 maggio 2023, quando ha sostenuto che "il processo non può essere utilizzato per finalità diverse, che ne stravolgerebbero il ruolo, mettendo gravemente a rischio la fondamentale separazione dei poteri". Una riforma che emossa i pieni poteri del giudice o a combattere il processo mediatico? Forse sì. Il presidente della Repubblica, infine, nel corso degli anni ha ribadito che l'autonomia della magistratura non debba equivale-

re ad avere un potere senza limiti. Era il 24 novembre 2021: "Queste prerogative non possono mai essere intese come una legittimità per ogni genere di iniziativa o di decisione". Non sappiamo, anche qui, cosa pensa il capo dello stato della nuova alta corte disciplinare. Ma l'idea che sia necessario riequilibrare le funzioni è e potrà di più rispetto a quella, inibitoria, di un contropeso, è un elemento su cui il capo dello stato in questi anni ha insistito con forza, anche per permettere alla magistratura di "rifiutare dalle chiazze dell'autoreferenzialità e del protagonismo" (24 novembre 2021). Il presidente della Repubblica merita di non essere tirato per la giacchetta da nessuno, neanche da noi. Ma da mattarelliani puri, come ci considerano, non possiamo non vedere oltre ragioni istituzionali per osservare la riforma della giustizia non con lo stesso senso di angoscia alimentato da chi considera questa riforma destinata a far approfonire l'Italia in un inferno antidemocratico e anticostituzionale.

Soldi, armi, dati

La vittoria dell'Ucraina è un'opportunità per l'Europa, e le conviene

L'Economist spiega due vantaggi strategici per l'Ue nel finanziare la difesa ucraina per sconfiggere Putin

Pure i Maga cambiano idea

Milano. L'Economist ha ribaltato la lamelleta permanente sull'incapacità europea di fare sul serio con il sostegno all'Ucraina, ha messo un elmetto ricoperto di euro in copertina e ha titolato: "L'opportunità dell'Europa", dimostrando perché sia nell'interesse e nella convenienza degli europei fornire una assistenza finanziaria che permetta agli ucraini di vincere la guerra contro la Russia. Il magazine britannico, che spesso ha pubblicato articoli mesi sulla tenuta dell'Ucraina, dice che nelle guerre spesso le risorse finanziarie sono un elemento "decisivo" nel determinare il vincitore. Il governo di Kyiv finirà di fondo a suo disposizione alla fine di febbraio, dopo quattro anni di assistenza, mentre il sostegno americano si è fatto più volatile e la determinazione russa a continuare la guerra - sfacando il sistema energetico ucraino - si è fatta più consistente. Gli europei, che però si sono divisi sul prestito all'Ucraina utilizzando gli asset congelati russi e in generale sono molto cauti e molto preoccupati. (Federa segue nell'inserito XVI)

I giorni di Pokrovsk

Una battaglia completamente diversa dalle precedenti. I droni, i sabotatori russi, cosa viene dopo

Kyiv. Non molto tempo fa, la città di Pokrovsk, situata nella regione di Donetsk, era uno dei centri dell'industria carbonifera ucraina e un importante snodo di trasporto per l'intero Donbas. Fino a febbraio 2022, la sua popolazione superava i 60.000 abitanti; oggi è 46 volte inferiore. Secondo l'amministrazione militare locale, nell'agosto 2025 rimanevano soltanto 1.327 abitanti, l'ultimo negozio aveva chiuso e, a causa dei continui bombardamenti, le persone venivano sepolte direttamente per strada. I combattimenti per Pokrovsk sono iniziati lo scorso agosto. Dopo l'occupazione di Avdiivka nel febbraio 2024, la città è diventata l'obiettivo principale delle truppe russe, che sono avanzate piuttosto rapidamente. Nell'ottobre 2024, l'esercito russo è arrivato a cinque chilometri da Pokrovsk. Di conseguenza, la propaganda russa ha iniziato a decantare la rapida conquista della città. (Berengalyukh segue nell'inserito XVI)

Andrea's Version

Tagada, bella trasmissione de La7 condotta dalla brava Rossina e affiancata da signora Tiziana Panella, accoglie in studio ospiti di tutte le tendenze (anche il direttore del Fogliozzo, lo so). Si affrontano, come sempre, in un crescendo di modi via via più duri, fino a capitare anche ai più bravi o al mercato delle grida sulla migliore qualità dei carciofi miei direttore, non mi censurati. Ma come, Andrebba è ancor meglio se la giornalista, bravissima a fare le domande, non si avverte, col procedere, costretta a dare anche molte risposte. Poi, però, arriva l'ospite d'onore, il cognitante quello col pedicchio ficcato a forza tra le pagine dei libri. L'ultimo è stato

A suon di ultimatum

Israele si è ritirato oltre la "linea gialla", Hamas invece cerca di rimanere in tutta la Striscia

Roma. Gli Stati Uniti hanno offerto ai miliziani di Hamas che sono rimasti sul 33 per cento del territorio della Striscia controllata da Israele un passaggio sicuro verso l'Altra metà della Striscia. L'offerta è stata accompagnata da un ultimatum che Israele ha lanciato ai terroristi con il sostegno di Washington ma anche ai amici paesi arabi come Qatar ed Egitto, se entro le otto di sera, ora locale, il gruppo non avesse portato i suoi uomini al di là della "linea gialla", avrebbe subito le conseguenze di un attacco volto a smantellare le infrastrutture di Hamas rimaste. I terroristi hanno avuto venticinque ore di tempo per lasciare il territorio della Striscia controllata da Israele, secondo gli accordi, e tornare in quello che, di fatto, è stato lasciato nelle loro mani per mancanza di alternative. Alle otto di ieri, quando in Italia erano le sette, Israele ha effettuato alcuni bombardamenti, soprattutto per distruggere i tunnel dai quali i miliziani avevano colpito l'esercito nella zona di Rafah. Israele finora ha seguito il piano, si è ritirato come previsto, ha istituito la sua presenza oltre la "linea gialla". Hamas, invece, non si è ritirato, ha continuato a mantenere la sua presenza in tutta la Striscia. A violare il cessate il fuoco, da quando è entrato in vigore, sono stati i terroristi, che hanno riconosciuto gli Stati Uniti e il Qatar. (segue a pagina quattro)

La tempra di Amiram

Hamas restituisce i resti del sognatore che aveva fondato Nir Oz. Cosa rimane di quel sogno

Roma. La casa di Amiram Oz e di sua moglie Nurit a Nir Oz è di nuovo abitabile. Non ci sono più i tracci dei terroristi, i furti dei proiettili sono stati sistemati, le pareti imbiancate, la distruzione è stata gettata via. La vita all'interno delle mura più fra tanta di ricominciare: Nurit è viva. Amiram no. La coppia è stata rapita da Hamas il 7 ottobre, straziata a Gaza nonostante la loro età, tutti e due avevano più di ottant'anni. Nurit è stata liberata durante la prima tregua nel novembre del 2023. Amiram è stato tenuto nei tunnel, usato per la propaganda di Hamas, messo davanti alle telecamere con i suoi amici del kibbutz a pregare per la liberazione, costretti a recitare i versi di una canzone mizrahi: "Non fateci invecchiare qui", ripetevano gli anziani con la barba lunga, l'aspetto malandato. Nessuno di loro è invecchiato, sono morti. Amiram è stato ucciso assieme ai suoi amici, fondatori, come lui, del kibbutz Nir Oz. (Fiamanti segue a pagina quattro)

Salvini di Corte

Fa il misurato dopo la bocciatura sul Ponte ma era stato avvisato dal Dipe. Il cortocircuito al Mit

Roma. La Corte dei conti lo bocciò, ma Salvini abbozza. Perché? Il Salvini rimandato sul Ponte è un Salvini misurato. Le ragioni sono due. La prima: per la Lega i ritardi della Corte dei conti arrivano da un giudice che ha lavorato con governi di sinistra. Secondo: la filiera che si è occupata del progetto Ponte è legittima. Sono coinvolti il progetto Ponte, Cispes, Mit, Mef e un tecnico, si un tecnico, ha provato ad aiutare Salvini. Ad accorgersi per tempo, a sollevare perplessità è stata Bernadette Veca, capo di gabinetto del Dipe. Il Salvini prudente è solo il Salvini cosciente dell'errore. (Ciaruso segue nell'inserito XVI)

Nordio: "Contro la riforma solo slogan"

Intervista al ministro della Giustizia: "La legge non indebolisce, ma rafforza l'autonomia delle toghe". Schlein e sinistra "dimenticano la propria storia". Dall'Anm "attivismo politico inopportuno". "Se vince il No, non mi dimetto"

La prima battaglia, quella dell'approvazione della riforma della giustizia in Parlamento, si è chiusa, adesso inizia quella referendaria. Cominciando il ministro Carlo Nordio. Non con uno spritz, come qualche malizioso potrebbe pensare, ma con un aperitivo di 1.200 agnolini. "Ei mangorò questo fine settimana con la mia famiglia e i miei amici". Il ministro risponde al Foglio dalla sua casa di Treviso, esprimendo la sua soddisfazione per il traguardo - atteso da oltre trent'anni - raggiunto giovedì in Senato, ora da confermare al referendum. Difende la sua riforma: "Non c'è nessun assoggettamento della magistratura alla politica". Si stupisce che a questa campagna di "slogan senza alcun fondamento", davanti dalle opposizioni e dalla magistratura associata: "Non c'è nessun assoggettamento della magistratura alla politica". Si stupisce che a questa campagna di "slogan senza alcun fondamento", davanti dalle opposizioni e dalla magistratura associata:



esiste in tutti i paesi democratici, l'istituzione dell'Alta corte di giustizia tende realmente inondando la magistratura da se stessa e dalla sua giustizia domestica, il sorteggio liberale e i magistrati dalle ipoteche delle loro carriere che ne condizionano la vita". (Antonucci segue nell'inserito XVI)

Le derive del diritto penale in Italia

Oltre il referendum c'è di più. Populismi giudiziari da arginare

Il confronto tra la politica e la magistratura sulla riforma costituzionale "della separazione delle carriere" è ormai deflagato. Con la costituzione di Giovanni Maria Felice e dei comitati per il Sì e per il No si rischia che qualsiasi intervento sulla tema venga "etichettato" per l'una o per l'altra parte. La magistratura lamenta che la riforma potrà costituire il primo passo verso l'assoggettamento del pubblico ministero al governo. La politica e l'avvocatura ritengono la riforma fondamentale per risolvere le patologie dell'iniziativa giudiziaria e scardinare il rapporto ritenuto "incestuoso" fra giudice e reo.

La mia esperienza istituzionale e professionale non giustifica una presa di posizione "elettorale" per l'una o per l'altra parte; essa mi permette però di esprimere alcune preoccupazioni. Le ragioni dello scontro sono in sostanza imputabili in eguale misura alla politica e alla magistratura. La politica non interviene concretamente su problematiche giudiziarie fondamentali della collettività e sui temi divisivi. Assume però un approccio contraddittorio, perché - non solo con l'attuale maggioranza - ricorre ai proclami sulla necessità di "riformare la giustizia" e allo strumento penale per convincere l'elettorato di "aver fatto qualcosa". (segue nell'inserito XVI)

Salvini di Corte

Fa il misurato dopo la bocciatura sul Ponte ma era stato avvisato dal Dipe. Il cortocircuito al Mit

Roma. Il tema va e ben al di là del Ponte sullo stretto e della politica politica. Dice Franco Bassanini: "La riforma della Corte dei conti è da tempo sul tavolo, imposita da ragioni oggettive, come ha sottolineato anche la Corte costituzionale". Per l'ex ministro della Pubblica Amministrazione, protagonista di una stagione di riforme negli anni 90, una delle ragioni non è l'unico criterio per valutare l'operato dell'amministrazione: "Come dicono le leggi, e la Consulta, è fondamentale aggiungere un altro parametro: il risultato, la qualità dei servizi resi alle famiglie e alle imprese". (Montenegro segue nell'inserito XVI)

Al di là del Ponte

L'ex ministro Bassanini: "Più certezze per la Pa. La riforma della Corte dei conti è necessaria"

Roma. Il tema va e ben al di là del Ponte sullo stretto e della politica politica. Dice Franco Bassanini: "La riforma della Corte dei conti è da tempo sul tavolo, imposita da ragioni oggettive, come ha sottolineato anche la Corte costituzionale". Per l'ex ministro della Pubblica Amministrazione, protagonista di una stagione di riforme negli anni 90, una delle ragioni non è l'unico criterio per valutare l'operato dell'amministrazione: "Come dicono le leggi, e la Consulta, è fondamentale aggiungere un altro parametro: il risultato, la qualità dei servizi resi alle famiglie e alle imprese". (Montenegro segue nell'inserito XVI)

Più colte e meno furbe

Le democrazie non producono le dose sufficienti di manipolazione per prevalere sulle autocrazie

Si capisce che Trump vorrebbe essere come Putin, come Xi o Mr. Ping. Il più grande manipolatore populista, a capo della più grande democrazia e più potente

DE GIULIANO FEBBRAIA

Il vecchio mondo, viene regolarmente manipolato da due comunisti con i baffi e alle loro spalle non hanno la noia dei parlamenti e dei partiti ma solo mercati e apparati, e che pensano di avere per sé anche il futuro della nuova civilizzazione autocratica. A ciascuno la propria dimensione, ma oltre quella nessun movimento Maga potrà mai eguagliare il Kdo o la Commissione militare centrale del Partito comunista cinese, due Ivi League della manipolazione politica di massa e nemici. Trump è prete esperienza viva in Alaska, dove è stato piovato, da bombardiere temporeggiare che promette pace e affari, per la pace si vedrà al momento per lui più opportuno, il problema è mettere Zelensky al posto di Zelensky, per gli affari si potrebbe procedere da subito oltre la danza ineffettuale delle sanzioni. E a Busan, dove Xi ha stretto i suoi occhiati senza chissà ancora di più e ha sopra tutto contratto, come fosse un patto col clown, una tregua commerciale di proprio gradimento, semi di sola elettorali contro gli altri. I dati, come dimostrano il monopolio produttivo che lo avvantaggia all'estremo, ovviamente fondato sul furto di tecnologie e abilità varie occidentali. L'Europa e l'America, finché avranno i detenuti al loro partito e parlamenti, mandati, le legislature, i pesi e contrappesi, possono stare sulla scena, certo, anche in virtù dell'editto imperiale e coloniale e dei loro mercati interni e di altri loro mercati, ma non con il freno a mano tirato. Trump di quel freno si vorrebbe liberare, e procede con una certa spietatezza ma contenuto dai residui di cultura costituzionale dei resti della classe dirigente che travolge. Biden sembrava l'uomo giusto per la coalizione neoantifista, ma la coalizione era plurale, divisa, incerta, spesso timorosa, gravata dal senso di fallimento imminente dovuto anche all'età del suo leader. Biden comunque c'era, la coalizione meno. Trump ora ha le mani abbastanza libere, come dimostrano con la profetica rivoluzione del Libanone dai 74 anni, come dimostrano con una simulazione di autorizzazione nella gestione militare dell'ordine pubblico e del contrasto al crimine interno e internazionale, ma non abbastanza per giocare efficacemente con i mosaii eurasiatici. Il problema del nuovo ordine mondiale è sempre più questo. Le democrazie non producono la dose sufficiente di manipolazione e propaganda per prevalere sulle autocrazie, più attente e smagate in questo settore decisivo nel cyber e nell'industria pesante. Quanti poi sono democrazie pesanti, sovranazionali e in piena crisi identitaria, come nella nostra parte d'Europa, la questione diviene addirittura inestricabile. Siamo per tradizione più intelligenti, e colti, ma non più furbi, non più potenti della coalizione di apparati e mercati che ci tocca di fronteggiare a est, dove Putin sta finendo il suo lavoro, cioè fare più o meno quello che vuole, dalla Georgia alla Crimea ai Donbas e oltre. Gli occhi di Mr. Ping e la maschera di Putin hanno qualcosa di non vagamente minaccioso, qualcosa di precisamente inquietante. A loro manca la faccia, con il ciuffo, manca il sott. L'aspra di lince, la bonaria barba di un'aspra di lince, con la geometria del decisionismo politico.

Gold power

Oro rifugio: prezzo raddoppiato in due anni. E l'alternativa al dollaro per le banche centrali

DE GIULIANO BINI SMAGHI

Il prezzo dell'oro è raddoppiato negli ultimi due anni. Pochi altri investimenti hanno reso di più del metallo giallo. Nell'ultima settimana la Bce si è arrestata, con una correzione al ribasso di circa il 10 per cento. Evidentemente c'è bisogno di una pausa di riflessione per capire se un livello superiore a 4.000 dollari all'oncia sia sostenibile e giustificato dai fondamentali. Il problema è che non è chiaro quali siano le variabili che influenzano il prezzo dell'oro. Storicamente, l'oro è stato una delle migliori protezioni contro l'inflazione. Nella seconda metà degli anni Settanta, quando l'inflazione era a due cifre, l'oncia quadruplicò il proprio valore (da 180 a 700 dollari), per poi calare nella fase di deflazione dei primi anni Ottanta. Le quotazioni sono risalite a partire dal 2005, con la bolla finanziaria, e hanno continuato a salire anche dopo la grande crisi del 2008-09, fino all'intervento risolutivo della Bce che mise fine alla crisi dell'Euro. L'ultima fase di forte crescita ha preso avvio prima del Covid ed è proseguita fino ai giorni scorsi. Anche dopo il 74 per cento dell'inflazione dai picchi del 2022. Evidentemente gli investimenti in oro non sono più motivati solo dalla paura dell'inflazione: i dati mostrano che i maggiori detentori di oro sono banche centrali e soprattutto quelle dei paesi emergenti. (segue nell'inserito XVI)

L'errore della Uil

La questione salariale non si risolve con la detassazione degli aumenti contrattuali

Per calcolare correttamente la perdita di potere d'acquisto bisogna guardare alle retribuzioni di fatto orarie in termini reali. Dal 2019 ai 2025 le retribuzioni di fatto, calcolate su base oraria, sono diminuite del 7,8 per cento. La retribuzione oraria è il modo corretto per misurare i salari, perché nello stesso periodo l'occupazione è aumentata di oltre un milione di unità, in gran parte a tempo pieno e indeterminato, e le ore lavorate pro capite sono cresciute. La misura pro capite non coglie questo fenomeno. Il calo delle retribuzioni di fatto - che comprendono straordinari, premi e tutte le componenti accessorie - è simile a quello delle retribuzioni contrattuali, e anche queste risultano inferiori: i prezzi del 7,8 per cento rispetto al 2019. Bisogna usare l'indice dei prezzi al consumo per calcolare la perdita di potere d'acquisto perché, sebbene per il rinnovo dei contratti collettivi si usi l'indice al netto dei costi per l'energia, le persone comunque devono pagare la bolletta di luce e gas. La perdita di potere d'acquisto è più bassa nei settori industriali dove la contrattazione è tradizionalmente più forte, mentre è più alta nei servizi. La cosa preoccupante è che, sebbene nel 2024 e nel 2025 i salari nominali abbiano iniziato a salire più dell'inflazione, non si intravede un vero recupero del potere d'acquisto. Gli indicatori della Bce confermano che l'Italia è l'unico grande paese europeo in cui non è previsto, a contratti vigenti, nei prossimi anni, un ritorno dei salari reali ai livelli pre-inflazione: in Francia e Germania il recupero è già avvenuto e in corso, in Spagna è praticamente completato. (Leonardi segue nell'inserito XVI)

MATTEZZI NEGLI INSERTI VII-X



Moneta
Oggi in allegato con «il Giornale»: evitare fregature con il mattone

SPARI DI CAPODANNO: POZZOLO CONDANNATO A UN ANNO E TRE MESI LASCIO FDI DOPO IL CASO

Malpica a pagina 6



VALIDITARA RISPONDE ALLA SCOLARA: «CHE GIOIA LEGGERE "MENO CELLULARI"»
Giuseppe Validitara a pagina 7



la stanza di
Vittorio Feltri
alle pagine 20-21
Il labirinto di Garlasco



il Giornale



VALLEVERDE

www.ilgiornale.it
591331-071 | Giornale (ed. nazionale)

SABATO 1 NOVEMBRE 2025

DIRETTORE DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 259 - 1.50 euro**

Editoriale CON FALCONE O CON DAVIGO

di Alessandro Sallusti

Breve rassegna degli stupidi letti e sentiti all'indomani dell'approvazione della riforma della giustizia. Su *Il Fatto Quotidiano* Marco Travaglio annuncia che «questo giornale riprende la battaglia in difesa della Costituzione». Bentornati, immaginiamo che metterà in campo il suo editorialista principe in materia, quel Piercamillo Davigo fresco di terza condanna a un anno e mezzo di carcere per rivelazione di segreti d'ufficio. Ma a parte questo non capiamo cosa ci sia da difendere, dato che da nessuna parte la Costituzione vieta la separazione delle carriere, semmai auspica proprio il contrario. Il Pd di Elly Schlein ha coniato il motto «No ai pieni poteri» per protestare contro l'approvazione della riforma da parte della maggioranza. Come al solito messaggio confuso, manca pure il soggetto. A chi questa riforma conferirebbe «pieni poteri» giudiziari, se non ai magistrati stessi? Forse intendevano che la maggioranza non ha il «pieno potere» di varare una legge sgradita all'opposizione, ma se così fosse peggio mi sento (per saperne di più leggere la Costituzione). Sempre il Pd annuncia una campagna referendaria dura contro la separazione delle carriere. Ma cinque anni fa, quando Maurizio Martina correa per la segreteria del Pd, nel suo programma c'era scritto nero su bianco: «Il tema della separazione delle carriere appare ineludibile per garantire un giudice terzo e imparziale». A sottoscrivere quella mozione - per comodità copio dal quotidiano *Il Foglio* di ieri - non furono esponenti di destra, ma una lunga lista di dirigenti democratici che oggi siedono ancora in Parlamento: Alessandro Alfieri, Mauro Berruto, Graziano Delrio, Vincenzo De Luca, Andrea De Maria, Lorenzo Guerini, Simona Malpezzi, Matteo Mauri, Matteo Orfini, Valeria Valente, Dario Parrini, Francesco Verducci e Debora Serracchiani, che non è un nome qualsiasi: oggi è la responsabile giustizia della segreteria del Pd. E infine c'è lo sdegno dei magistrati, che a maggioranza tengono in ufficio la fotografia di Giovanni Falcone come simbolo da onorare e seguire nei suoi principi integerrimi. Ebbene, Falcone fu il primo inascoltato sostenitore della separazione delle carriere. Scrisse: «Chi, come me, richiede che pm e giudici siano due figure strutturalmente differenziate nelle competenze e nella carriera, viene bollato come nemico dell'indipendenza del magistrato, un nostalgico della discrezionalità dell'azione penale, desideroso di porre il Pm sotto il controllo dell'esecutivo». Falcone oggi starebbe con Nordio e con il centrodestra. Tutti gli altri con il condannato Davigo.

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

LA RIFORMA

I tre casi di malagiustizia che smentiscono le toghe

Le storie di innocenti rovinati dai magistrati sono l'emblema della campagna referendaria per il Sì

La showgirl e i suoi ex

Se è Belen a menare nessuno si indigna

Valeria Braghieri a pagina 15



PASSIONALE Belen Rodriguez in tv a «Belve»

AUTENTICAZIONE DAL 12 NOVEMBRE

Stretta su minori e porno: ecco i siti «inaccessibili»

Maria Sorbi a pagina 15

Stefano Zurlo

Un imprenditore. Un artigiano. Un politico. Vittime di ingiuste detenzioni e in piazza a festeggiare l'approvazione finale della riforma della giustizia.

con **Bullian, Fazzo e Signore** da pagina 2 a pagina 5

MARTA FASCINA

«L'ultima vittoria del mio Silvio»

Borselli a pagina 4

GUERRA AI NARCOS (E AL VENEZUELA)

Trump minaccia Maduro Lui si appella a Xi e Putin

Paolo Manzo

Secondo alcuni quotidiani Usa Donald Trump sarebbe pronto a colpire obiettivi militari all'interno del Venezuela. Gli attacchi potrebbero avvenire nelle prossime ore o giorni.

a pagina 11

FRA USA E MERCOSUR

Pasta e tariffe, dal governo pressing sull'Ue

Marcello Astorri a pagina 9

POLEMICA A PARMA

Cori fascisti, Fdi commissaria la sede «Ma non prendiamo lezioni dai dem»

Giubilei a pagina 7

IL FUTURO DEL PAESE

Armi e politica: quell'Italia inerme sognata dalla sinistra

di Gaetano Quagliariello

I soldi sprecati per la difesa, anzi per le armi: è questo il punto d'attacco privilegiato dalle opposizioni. Giuseppe Conte ha parlato di spese folli. E il Pd, su questo terreno, segue senza obiettare e senza correggere. Come l'intendenza di napoleonica memoria.

Una disamina oggettiva dello stato delle cose abbisogna di alcune premesse. In primo luogo: ci troviamo nel bel mezzo di guerre differenti (...)

segue a pagina 17

LA LETTERA

Le bugie su papà gli fanno male Mia sorella faccia un passo indietro

di Alba Sgarbi

Le notizie che circolano in questi giorni su mio padre Vittorio Sgarbi non corrispondono al vero e presentano una versione completamente distorta della realtà. L'immagine di mio padre (...)



segue a pagina 17

GIÙ LA MASCHERA

UOMINI GLAMOUR

di Luigi Mascheroni

Per fortuna che sta quasi finendo. Sia l'anno sia la moda Woke. Ma c'è ancora tempo per gli ultimi colpi di coda.

E infatti l'edizione inglese della rivista *Glamour* dedica il nuovo numero alle «Donne dell'anno 2025» mettendo in copertina nove trans. I quali, per sviare ogni sospetto sul retrospensiero ideologico che è alla base dell'operazione, indossano la t-shirt «Protect the dolls» disegnata dallo stilista americano antitrumpiano Conner Ives e diventata un simbolo della comunità LGBTQ. Il movimento politico che misogino della storia moderna. Co-



munque, alle femministe, molto impegnate a scovare tracce di patriarcato ovunque, la copertina è piaciuta molto. Alla scrittrice J. K. Rowling, meno.

Uhmhm... Quindi ci stanno dicendo che gli uomini vestiti da donna sono donne migliori delle donne stesse?

Idea per la copertina 2026: premiare direttamente delle bambole gonfiabili. E l'anno dopo, quando saranno diventate minoranze da tutelare, donne normali.

Ora. Personalmente avremmo scelto come donna dell'anno Sydney Sweeney, una donna-donna che si veste da donna senza vergognarsi di voler piacere agli uomini; una rarità ormai.

Sì, è vero: siamo maschilisti (mai quanto i trans però). Ma alla fine condividiamo la scelta di *Glamour*. Del resto, oggi, per il mondo patinato e progressista l'unico maschio degno di attenzione è quello che fa qualcosa da femmina.



FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+ CON VITAMINA B12

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



IL GIORNO

Magazine

ITINERARI

SABATO 1 novembre 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

 FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

MILANO Boom di casi, Biffi: un tool per le aziende

**Attacchi informatici
Allarme Assolombarda:
contromisure subito**

Cassanelli a pagina 13



Corsa nucleare Usa-Russia Trump, il fronte Venezuela

La Casa Bianca valuta test atomici in risposta ai supermissili lanciati da Mosca su Kiev. Gli Stati Uniti pronti a lanciare raid sul Paese sudamericano. Maduro chiede aiuto a Putin e Xi

 Mantiglioni,
Ottaviani e Jannello
da p. 6 a p. 9

[Dopo il via libera in Senato](#)
**Riforma
della giustizia,
comitati al lavoro
per il referendum**

C. Rossi a pagina 2

[L'analisi](#)

 È già iniziata
la campagna
per le politiche

Bruno Vespa a pagina 3

[La procura apre un fascicolo](#)

 Cori fascisti a Parma,
commissariati
i giovani di FdI

Carbutti a pagina 5



«Io, il no di Fellini e Accattone» Quell'articolo di Pasolini

 Cinquant'anni fa, nella notte tra l'1 e il 2 novembre, all'Idroscalo di Ostia, venne ucciso Pier Paolo Pasolini. Tra i più grandi poeti e registi italiani, dal 1960 al 1971 collaborò con *Il Giorno*. Il primo articolo (di cui oggi pubblichiamo una

sintesi) uscì il 4 ottobre 1960. È il racconto della genesi e dei travagli per Accattone. Il film doveva essere prodotto da Federico Fellini, ma il grande regista all'ultimo si tirò indietro.

Alle pagine 22 e 23

DALLE CITTÀ
LECCO Gara di solidarietà per le suore e i restauri

**L'incendio
in monastero
«Altri cedimenti
per l'acqua»**

De Salvo a pagina 14

OLIVA GESSI Bancomat nel mirino

 Svegliato dai rumori
sventa colpo alle Poste

Marziani nelle Cronache

VAILATE Anche la Soprintendenza contraria

 Fa rimuovere i sanpietrini
«Sindaco, ora si dimetta»

Ruggeri nelle Cronache

MILANO Robert Carsen trasferisce l'opera in tv

**Così fan tutte
torna alla Scala
Mozart ai tempi
del reality**


Lissi nelle Cronache

[L'omicidio di Chiara Poggi
e le inchieste che si intrecciano](#)
**Garlasco,
le accuse al padre
di Sempio:
«Versamenti
occulti,
ma non ai legali»**

Raspa a pagina 10


[Gli omicidi nel '98 a Varese](#)

 Sterminò la famiglia
fugge dalla comunità

Gabrielli a pagina 11


[Intervista a Francesco Guccini](#)
**«Oggi si preferisce
il computer al bar»**

Cumani a pagina 21

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

emanuela®

MODA
COMFORT
BENESSERE



Oggi su Alias

ARMI E SOUVENIR Reportage su turismo e militarizzazione ai confini dell'India, un progetto del governo nei siti legati ai numerosi conflitti



Domani su Alias D

ARNOLD ZWEIFG Gerusalemme 1924: paramilitari sionisti assassinano un ultratradosso. Da qui il libro: «Il ritorno di Isaak de Vriendt»



Visioni

STABAT MATER L'oratorio di Pergolesi in un suggestivo allestimento di Romeo Castellucci all'Ara Coeli Gianfranco Capitta pagina 14

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

CON LE MENCIE DIPLOMATICHE 4 EURO 2,00

SABATO 1 NOVEMBRE 2025 - ANNO LV - N° 259

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

Giorgia Meloni mentre pronuncia un discorso sul palco di Fenix, la festa nazionale di Gioventù Nazionale a Roma foto Ansa



Giovinezza

«Camicia nera trionferà». Cori fascisti a Parma nella sede di Gioventù nazionale, organizzazione giovanile di Fratelli d'Italia. Meloni fa commissariare la federazione ma tace. Mentre la galassia dell'ultradestra da Roma a Torino prende di mira chi manifesta dissenso a scuola o in piazza pagine 2,3

Il passato che torna

Quelle macchie sul vestito buono della premier

ANDREA COLOMBO

Meloni è un'incompresa. Appena mette mano alla Carta, fosse pure per varare la nipotina di tutte le riforme contrabbandata per «straguardo storico», qualcuno salta su e punta l'indice. — segue a pagina 2 —

all'interno

Verso il referendum Via alla campagna, le toghe si affidano a un professore

L'Anm ha scelto il costituzionalista Enrico Grosso come presidente del suo comitato. Ma nell'agone mediatico già spicca la leadership di Gratteri.

MARIO DI VITO PAGINA 4

Giustizia e politica

Moderati d'assalto Così si consolida il potere della destra

MARIO RICCIARDI

L'approvazione del testo sulla separazione delle carriere è stata una forzatura della maggioranza di governo che ha reso impossibile una discussione nel merito di un provvedimento che tocca un pilastro della costituzione. — segue a pagina 4 —

LA CASA BIANCA SMENTISCE, MA I MEDIA PUBBLICANO LISTE DI OBIETTIVI MILITARI PER ROVESCIARE MADURO

Venezuela, gli Usa «pronti a colpire»

Si arroventa il fronte della guerra prossima ventura, quella degli Stati Uniti contro il Venezuela: media americani scrivono che «in questione di giorni o forse di ore» è pronta una lista di obiettivi militari da colpire per rovesciare il governo di Nicolas Maduro, accusato non più di essere comunista o liberticida ma di «narcotraffico». Trump stronca con un laconico «no» la domanda se abbia intenzione di attaccare, ma la flotta militare americana da settimane al largo di Caracas è troppo grande per dover semplicemente incutere terrore - e almeno 60 persone sono già state uccise da missili mirati contro lance di «narcotrafficianti». La leader d'opposizione Maria Corina Machado, fresca Nobel per la pace, invoca l'invasione americana: «Una minaccia credibile è assolutamente indispensabile. I morti? La guerra è crudele». FANTI PAGINA 6

no già state uccise da missili mirati contro lance di «narcotrafficianti». La leader d'opposizione Maria Corina Machado, fresca Nobel per la pace, invoca l'invasione americana: «Una minaccia credibile è assolutamente indispensabile. I morti? La guerra è crudele». FANTI PAGINA 6

TRUMP LASCIA L'ASEAN PER IL PARTY Niente summit, meglio Halloween

TRUMP LASCIA L'ASEAN PER IL PARTY Niente summit, meglio Halloween

Il vertice dell'Asia-Pacific forum si apre a Gyeongju in Corea del Sud, è rappresentato il 40% della popolazione mondiale. Ma Trump infila l'Air Force One e torna a Washington, c'è il party di Halloween alla Casa bianca con Melania. Resta a Xi Jinping l'intera scena, e forse un pezzo di mondo. LAMPERTI PAGINA 7

DECARO IN VANTAGGIO Puglia, la sfida non c'è Destra rassegnata



In Puglia in pochi si sono accorti che si vota tra meno di un mese, il 23 e 24 novembre. La destra ha affidato la sconfitta a un imprenditore, Luigi Lobo. Che aspetta l'arrivo di Meloni per tentare il colpo d'ala. Decaro offre soluzioni su sanità e emergenza idrica. «So come amministrare». Reta il gelo con Emiliano e Vendola. CARUGIATTA PAGINA 5

Sinistra Come entrare in sintonia con il paese

GIANPIETRO MAZZOLENI

Le campagne elettorali sono sempre un grande spettacolo, dove agli elementi dello show-spesso a metà tra il pop e il trash - si aggiunge la promessa di una sorpresa. Che dovrebbe accendere la curiosità per come finirà la partita. — segue a pagina 11 —

STRISCIA DI GAZA Ora è Israele che accusa Hamas di «genocidio»



Tel Aviv istituisce un tribunale speciale per processare 300 presunti membri delle unità Nukhba catturati dopo l'attacco del 7 ottobre 2023. Allo stesso tempo gli Stati Uniti indagano sulle violazioni dei diritti umani nella Striscia sulla base del Leahy Act, che vieta di assistere unità militari straniere responsabili di gravi abusi. GIORGIO A PAGINA 9

Lotte e convergenze Il desiderio di movimento contro Re e Guerre

In Italia, per la prima volta dopo anni, un movimento ampio e popolare ha scosso la politica e le istituzioni fino alle fondamenta, incrinando la rassegnazione. Con la Flotilla si è sentita un'aria nuova: un soffio potente, multitudinario, capace di attraversare confini e piazze. — segue a pagina 10 —



Printed in Italy. Sped. in a. p. - D.L. 385/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/C/PM/2321/03 - 700292 - 131011





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 301 ITALIA
SPEDIENTI IN ABBONAMENTO POSTALE 455 - ART. 2, COM. 20, LL. 60/95

Fondato nel 1892



Sabato 1 Novembre 2025

Commenta le notizie su ilmattino.it

ABONNAMENTI: 02.47.99.22.11 - 02.47.99.22.12

Oggi il Como, martedì l'Eintracht, tra 8 giorni il Bologna: per gli azzurri è il crocevia della stagione

NAPOLI, CALA IL TRIS

L'anticipo
TORNANO I NOSTRI:
HOJLUND
E RRAHMANI
TRA I TITOLARI

Pino Taormina
a pag. 14

Spalletti alla Juve
«GLI AZZURRI
NEL CUORE
NESSUNO TOCCHI
IL MIO TATUAGGIO»

Bruno Majorano
a pag. 17

SE SI RIVEDE LA VOGLIA DI SOFFRIRE
di Francesco De Luca

Il maestro (Conte) contro l'allievo (Fabregas, recentemente promosso a pieni voti anche alla scuola di Cerverciano). Ma questa sfida è molto altro per il Napoli.
Continua a pag. 34

LE INTERVISTE DEL MATTINO / **MARINA ELVIRA CALDERONE**

«Il lavoro al Sud adesso cresce investiamo sulle competenze»

La ministra: occupazione sopra quota 50%, in Campania gli inattivi scesi del 9%

Nando Santonastaso a pag. 3

L'annuncio del progetto per il maxi-cargo Windrunner
**IMPRESE CAMPANE NEL "CANTIERE"
DELL'AEREO PIÙ GRANDE DEL MONDO**

Antonio Vastarelli a pag. 2

Meloni libera 3,4 miliardi e blinda la legge di bilancio
**COESIONE, SBLOCCATI I FONDI
PER MINISTERI E REGIONI AL SUD**

Nando Santonastaso a pag. 2

Navi americane al largo del Paese, Caracas chiede aiuto a Mosca: il tycoon frena

**LE GRANDI
MANOVRE
E IL TEATRO
DI MADURO**
di Stefano Silvestri

Secondo gli Stati Uniti d'America si tratta di infliggere un durissimo colpo al narcotraffico.

Continua a pag. 35



VENEZUELA, LA GUERRA DI TRUMP AI NARCOS

Mauro Evangelisti e Angelo Paura a pag. 5

Raccolte di firme tra i parlamentari

Referendum giustizia via ai comitati La fiducia del governo nei sondaggi

Andrea Bulleri, Ernesto Menicucci e Ileana Sciarra
alle pagg. 6 e 7

Verso le Regionali in Campania

SCHLEIN, PACE CON DE LUCA «GRAZIE PER I SUOI SFORZI»

L'invitato a Portici Adolfo Pappalardo a pag. 9

CIRIELLI, PIANO PER LO STADIO «ACCORDO PUBBLICO-PRIVATI»

Dario De Martino a pag. 8

Punto di Vespa È GIÀ INIZIATA LA CAMPAGNA PER LE POLITICHE

di Bruno Vespa

L'analisi INTELLIGENZA ARTIFICIALE LA SCOMMESSA DEI MERCATI

di Fabrizio Galimberti

La campagna elettorale per le elezioni politiche del 2027 è cominciata ieri quando i senatori dell'opposizione hanno sventolato il cartello: "No ai pieni poteri". È evidente che la separazione delle carriere dei magistrati non ha niente a che fare con i pieni poteri del governo o del presidente del Consiglio.

Continua a pag. 35

Allora, c'è la bolla dell'IA (Intelligenza Artificiale)? La domanda se la pongono molti, guardando ai continui record storici di Wall Street (e non solo). Tutti i risparmiatori, i cui "giardinetti" includono solitamente una grossa quota di investimenti azionari, dovrebbero porsi questa domanda.

Continua a pag. 35

SPADA
NEW COLLECTION FW 25/26
spadaroma.com

L'accusa della Procura: «Evasione fiscale» Gruppo Campari, maxi sequestro di azioni da 1,2 miliardi di euro

Valentina Errante
a pag. 34



ALLART
CENTRO
PORTE FINESTRE COPERTURE
www.allartcenter.it
Roma

Il Messaggero

ALLART
CENTRO
PORTE FINESTRE COPERTURE
TEL 06 491404

€ 1,40* ANNO 147 - N° 301
ITALIA
Sped. in A.P. 01.03.2003 con L. 482/04 art. 1 c. 103/B

NAZIONALE

Sabato 1 Novembre 2025 • Tutti i Santi

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La maratona del campione
Baldini: correre a New York, il mio nuovo oro
Mei nello Sport



A noi Gigi, please
Già cinque anni senza Proietti l'ultimo mattatore
Ippaso e Satta a pag.23



Domani Milan-Roma
Gasp e Allegri sfida al vertice a "corto muso"
Aloisi, Carina, Riggio nello Sport



Gates e gli altri
IL REALISMO CHE SERVE NELLA LOTTA SUL CLIMA

Guido Boffo

Il cambiamento climatico non porterà all'estinzione dell'umanità. A dirlo non è Donald Trump, ma Bill Gates, il miliardario che negli ultimi anni forse più si è speso (e ha speso) per sostenere l'energia pulita. A una settimana dalla conferenza sul clima in Brasile, nelle stesse ore in cui l'uragano Melissa colpiva duramente la Giamaica, il fondatore di Microsoft ha pubblicato un memorandum in cui mette in guardia dalla "visione da giorno del giudizio universale" che pervade certe politiche ambientaliste. Non è stato folgorato dal negazionismo, piuttosto dal realismo, l'uomo che ha scritto un libro intitolato "Come evitare un disastro climatico" e ha paragonato le conseguenze dell'innalzamento delle temperature al Covid ("Ma potrebbero essere peggiori"). Verrebbe da pensare che Gates, come molti colleghi della Silicon Valley, si sia semplicemente allineato alle posizioni della Casa Bianca, il cui mantra è "drill, baby, drill". Tradotto: perfora e perfora ancora (in cerca di petrolio). Ma forse è una lettura semplicistica, visto che la sua preoccupazione sembra quella di mediare al disimpegno di Trump nei programmi di sostegno alle popolazioni più svantaggiate. Cambiano le priorità: la lotta alle emissioni non va abbandonata ma il ritardo sugli obiettivi di Parigi sembra incolmabile, e visto che i Paesi ricchi troveranno il modo di adattarsi, meglio concentrarsi su quelli poveri, affrontando la fame e le malattie.

Continua a pag. 25

Pa, giro di vite sui consulenti

► Stretta in Manovra: stop ai compensi a chi non è in regola con tasse e contributi
Alla fattura elettronica dovranno unire la propria posizione fiscale e previdenziale

ROMA Pubblica amministrazione: stop ai compensi pubblici ai professionisti non in regola con tasse e contributi.

Bisozzi e Pira alle pag. 4 e 5

I nuovi stanziamenti per i ministeri

Fondi coesione, sbloccati 3,4 miliardi
Meloni vede Giorgetti: bilancio blindato

Francesco Pacifico
Ileana Sciarra



Il premier Meloni vede il ministro Giorgetti e blindo la legge di bilancio. L'incontro riservato tra la premier e il

ministro per fare il punto, ma la coperta resta corta e la manovra non subirà scossoni. Coesione, sbloccati i fondi: sono stati liberati 3,4 miliardi di euro.

A pag. 4

Accordi incrociati

QUALI PASSI PER UNA PACE IN UCRAINA

Andrew Spannaus

Tentativi di Donald Trump di fare da mediatore per un accordo di pace in Ucraina, per ora, sono falliti. Vladimir Putin (...)

Continua a pag. 25

Mantovano: pieni poteri quelli dei giudici

Referendum giustizia, via ai comitati
La fiducia del governo nei sondaggi

Andrea Bulleri



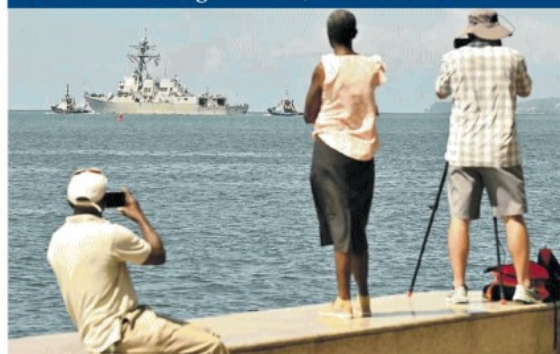
Organizzano le truppe, il fronte del No e quello del Sì. Pronti a darsi battaglia almeno per i prossimi cinque o sei mesi, visto che il governo punta ad an-

dare alle urne per il referendum sulla Giustizia tra marzo e aprile. Niente quorum, la spunta chi ottiene un voto più degli altri. La parola d'ordine è una sola: mobilitare.

A pag. 2

Menicucci a pag. 3

Le navi militari al largo del Paese, Maduro chiede aiuto a Putin



Gli Usa: guerra ai narcos in Venezuela

La nave da guerra Usa Gravelly al largo del Venezuela Evangelisti, Paura e Ventura alle pag. 6 e 7

Vita "selvaggia" nel bosco con 3 figli

Il pm: gli vanno tolti

► Chieti, una coppia anglo-australiana ha scelto di vivere senza acqua corrente né scuola per i bimbi

Silvia Pollice

Una vita "selvaggia" con i genitori in un'ex casa colonica immersa nei boschi del Vastese (in provincia di Chieti), senza acqua corrente, riscaldati da un camino e senza frequentare la scuola. Sono tre bimbi, di 8 e 6 anni. La Procura minorile dell'Aquila ha chiesto la sospensione della potestà genitoriale per i genitori, una coppia di stranieri, che si sono giustificati: «Vogliamo preservarli dal mondo avvelenato».

A pag. 11

«Evasione fiscale»

Maxi sequestro da 1,2 miliardi al gruppo Campari

Valentina Errante

Maxi-sequestro alla Campari: «Evasione da oltre 5 miliardi». Gdf: congelato un patrimonio di un miliardo e duecento milioni.

A pag. 10

Le regole ignorate



Monopattini, picco di incidenti in un anno 3.895

Laura Pace

Monopattini ad alto rischio. Ogni giorno dieci incidenti. Nell'ultimo anno 3.895 scontri con almeno un mezzo coinvolto.

A pag. 13

IACOPINI
Since 1908

DIAMOND COLLECTION
iacopinigiaraffa.com

Il Segno di LUCA

SEGNO DEL CANCRO SOGNATORE

Ora che la Luna è nei Pesci approfitti nuovamente della sua dolce protezione e puoi rilassarti, godendoti un fine settimana che a momenti potrebbe quasi sembrare un sogno. Lasciati ignorare dalle tue migliori intenzioni e se puoi approfittare per una piccola fuga, evadendo dalla routine e regalando un viaggio, una gita, una piacevole parentesi. La configurazione restituisce all'amore e ai sentimenti l'importanza che meritano.

MANTRA DEL GIORNO
Evitando ciò che temo mi imprigiono.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 25

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

il Resto del Carlino

Magazine

ITINERARI

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

SABATO 1 novembre 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Molinella, vittime 13enni all'epoca dei fatti

Abusi su due ragazzine, insegnante arrestato È il secondo nella scuola

Pederzini a pagina 13

DOMANI
OLTRE LA NOTIZIA
LE INCHIESTE DI QN



Corsa nucleare Usa-Russia Trump, il fronte Venezuela

La Casa Bianca valuta test atomici in risposta ai supermissili lanciati da Mosca su Kiev. Gli Stati Uniti pronti a lanciare raid sul Paese sudamericano. Maduro chiede aiuto a Putin e Xi

Mantiglioni, Ottaviani e Jannello da p. 6 a p. 9

Dopo il via libera in Senato

Riforma della giustizia, comitati al lavoro per il referendum

C. Rossi a pagina 2

L'analisi

È già iniziata la campagna per le politiche

Bruno Vespa a pagina 3

La procura apre un fascicolo

Cori fascisti a Parma, commissariati i giovani di Fdl

Carbutti a pagina 5



«Io, il no di Fellini e Accattone» Quell'articolo di Pasolini

Cinquant'anni fa, nella notte tra l'1 e il 2 novembre, all'Idroscalo di Ostia, venne ucciso Pier Paolo Pasolini. Tra i più grandi poeti e registi italiani, dal 1960 al 1971 collaborò con *Il Giorno*. Il primo articolo (di cui oggi pubblichiamo una

sintesi) uscì il 4 ottobre 1960. È il racconto della genesi e dei travagli per Accattone. Il film doveva essere prodotto da Federico Fellini, ma il grande regista all'ultimo si tirò indietro.

Alle pagine 22 e 23

DALLE CITTÀ

Bologna Fdl attacca: «Violenza di sinistra»



Emergenza casa, alta tensione Aggredita leader dei proprietari

Mastromarino a pagina 14

Bologna Intesa fra Comune e Questura

Sicurezza in Bolognina, scelto il posto di polizia

Mastromarino in Cronaca

Bologna All'incrocio con via Marconi

Tram, lavori in via Ugo Bassi Da lunedì iniziano i cantieri

In Cronaca

Calcio La società: «Campionato non a rischio»

Debiti con fornitori e Agenzia entrate L'Imolese finisce in liquidazione



Grandi in Cronaca

L'omicidio di Chiara Poggi e le inchieste che si intrecciano

Garlasco, le accuse al padre di Sempio: «Versamenti occulti, ma non ai legali»

Raspa a pagina 10



Gli omicidi nel '98 a Varese

Sterminò la famiglia fuggì dalla comunità

Gabrielli a pagina 11



Intervista a Francesco Guccini

«Oggi si preferisce il computer al bar»

Cumani a pagina 21

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966

emanuela®

MODA COMFORT BENESSERE



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

SABATO 1 NOVEMBRE 2025

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,50€ con 'GENTE+ELLE' in Liguria, AL e AT - 1,80€ in tutte le altre zone - Anno CXXV - NUMERO 259, COMMA 20/9, SPEDIZIONE ABB. POST. GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per le pubblicità su il SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5381200

ACHI NON LAVUOLE

PERCHÉ LA DIGA SALVERÀ GENOVA E LA FARÀ CRESCERE

MARCO BENEDETTO

È una corsa contro il tempo. La domanda è: che ne sarà di Genova? Due fatti coincidenti la giustificano: il mutamento climatico e l'evoluzione dei traffici globali. Il clima cambia e niente può fermare un fenomeno che si ripete nel tempo da che mondo è mondo. Rispetto al passato, scienza e tecnologia ci permettono di attenuare l'impatto del mutamento climatico: meglio di quello che potremmo fare chiudendo tutte le fabbriche, spegnendo tutte le caldaie e fermando tutte le automobili. I ghiacci si sciolgono e il livello del mare sale. Qualche migliaio di anni fa si andava a piedi dalla Sardegna alla Toscana o dall'Inghilterra alla Danimarca. Oggi avviene il contrario, anzi si prevede che le terre vicine al mare saranno sommerse.

La notizia secondo cui il mare Adriatico si alzerà di 80 cm entro il 2100 non può non far pensare al futuro di Genova. Sottoripa si chiama così proprio perché si trova sotto il livello del mare. Durante la mareggiata del 1955, Genova fu salvata dalla diga franea costruita nei decenni precedenti alla guerra. La forza del mare fu tale che ne sfondò un tratto di quasi mezzo chilometro. Ma di fronte a quello sfacelo Rocco Piaggio - figlio di Erasmo, che ne fu uno dei fautori - pensava a cosa sarebbe successo se quella diga non ci fosse stata. Eppure anche allora molti genovesi non la volevano.

Oggi, oltre all'aspetto di salvaguardia della città, la nuova diga in costruzione rappresenta anche una opportunità di crescita per il porto e un'occasione di rinascita per la città. Da che esiste la civiltà, i traffici hanno determinato la crescita e il declino di città e imperi. E i genovesi del passato ne sono stati protagonisti. Eppure oggi tra i genovesi continua a serpeggiare quel senso di autodistruzione che ha portato al declino della città simboleggiato dal calo demografico. Nel 1970 a Genova vivevano 816 mila persone, oggi ne sono rimaste 565 mila.

Non mi sono finora accorto se qualcuno si sia interrogato sulle cause e sulle responsabilità di questo fenomeno di decrescita, non so quanto felice. Non era così quando i genovesi andavano in cerca di stagno oltre le colonne d'Ercole o stabilivano colonie in Crimea e nel delta del Danubio. Altri tempi, altro spirito, altra gente? —

L'autore, genovese, è stato giornalista all'Ansa, amministratore delegato de La Stampa e poi del Gruppo Repubblica-Espresso

IL GENOA IN CRISI

Il nuovo direttore Diego Lopez offre l'ultima chance a Vieira

FRANCESCO GAMBARO E ANDREA SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 34 E 35



ATTACCO IN DIFFICOLTÀ

Pedrola e Pafundi, ansia Samp Foti alla conta degli assenti

DAMIANO BASSO E FABIO MARSIGLIA / PAGINE 36 E 37



VOCI DI IMMINENTI ATTACCHI AMERICANI CONTRO OBIETTIVI MIRATI NEL PAESE SUDAMERICANO. LA CASA BIANCA FRENA, MADURO SI APPELLA AGLI ALLEATI

Venti di guerra mondiale

Trump minaccia il Venezuela che chiede aiuto a Cina, Russia e Iran. L'Onu: «Raid inaccettabili»

Sale alle stelle la tensione nel Mar dei Caraibi. E quella che era iniziata come una guerra degli Usa ai narcotrafficanti potrebbe trasformarsi nell'ennesimo fronte di conflitto globale, con Caracas che di fronte alla minaccia Usa avrebbe chiesto aiuto a Russia, Cina e Iran. Dopo settimane di attacchi contro presunte "navi della droga" al largo del Venezuela e della Colombia, che hanno provocato la morte di almeno 62 persone (raid definiti «inaccettabili» dall'Onu), ora Washington starebbe pensando a un'escalation con raid mirati su strutture militari nel Paese guidato da Nicolas Maduro.

BENEDETTA GUERRERA / PAGINA 2



Un soldato venezuelano di guardia davanti a un palazzo governativo (foto Reuters)

ROLLI



BILAL ERDOGAN



«Gaza e Ucraina, usati due pesi e due misure»

L'invia Alberto Quarati / PAGINA 5

Bilal Erdogan: «La comunità internazionale tratta diversamente Gaza e Ucraina».

SAMAH JABR



«Nella Striscia anche partorire è un incubo»

Silvia Pedemonte / PAGINA 5

La drammatica testimonianza sulle donne di Gaza di Samah Jabr, psichiatra palestinese.

SARÀ PRESIDUTO DALL' AVVOCATO E COSTITUZIONALISTA ENRICO GROSSO

Referendum giustizia, ecco il comitato del no

Un costituzionalista e avvocato penalista, non un magistrato. Il popolo dei contrari alla riforma della Giustizia gioca la sua prima carta verso il referendum per la legge sulla separazione delle carriere dei magistrati: è

Enrico Grosso il presidente onorario del comitato "Giusto dire No". Nei prossimi giorni saranno ufficializzati i nomi di personaggi dello spettacolo e della cultura, pronti a scendere in campo. LORENZO ATTIANESE / PAGINA 6

BUFERA POLITICA

Marco Balestrazzi / PAGINA 7

Parma, cori fascisti nella sede di Fdi Scatta l'inchiesta

È la sera del 28 ottobre, anniversario della marcia su Roma, un gruppo di giovani intona cori fascisti e inni al Duce nella sede di Parma di Fratelli d'Italia. Non sanno che un passante sta filmando. Esplode la polemica, la Procura apre un'inchiesta.

GLIE-READER NON HANNO SFONDATA, SI TORNA A UNA LETTURA PIÙ LENTA. ANCHE GRAZIE AI SOCIAL

Libri di carta, la rivincita ai tempi di TikTok

EMANUELE CAPONE

Libri di carta colorati da sottolineare e pieni di post-it per ricordare, segnalare, rimandare. Non è un'immagine relegata al passato, anzi è molto diffusa soprattutto tra le giovanissime che hanno riscoperto il fascino del vecchio volume. Anche grazie ai social.

L'ARTICOLO / PAGINA 31

L'ATTORRE PORTA IN SCENALO SPETTACOLO "C'È DA RIDERE"



Claudio Cabona / PAGINA 32

Kessiosglu sul palco dalla parte dei fragili

"C'è da ridere", il primo tour teatrale italiano dedicato alla salute mentale, animerà il Politeama Genovese lunedì. Un progetto ideato da Paolo Kessiosglu.



GIOIELLERIE CASH & GOLD OPERATORE PROFESSIONALE COMPRO ORO Noi PAGHIAMO di Più Tel. 010 2925458 www.comprorogenna.it

GIOIELLERIE CASH & GOLD OPERATORE PROFESSIONALE COMPRO ORO Noi PAGHIAMO di Più Tel. 010 2925458 www.comprorogenna.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Manovra
Rottamazione,
basta la prima rata
per estinguere
la lite tributaria



Luigi Lovecchio
— a pag. 24

Agenzia Entrate
Pos e registratori
di cassa, le regole
per i nuovi obblighi
dal 1° gennaio

**Alessandro Matromatteo
Benedetto Santacroce**
— a pag. 25



UE ASSOPITA



VALLEVERDE

FTSE MIB 43175,32 -0,06% | SPREAD BUND 10Y 74,36 -1,58 | SOLE24ESG MORN. 1579,22 -0,67% | SOLE40 MORN. 1621,79 -0,06% | Indici & Numeri → p. 27-31

Sui prezzi gelata di ottobre (+1,2%)

Congiuntura

La stima dell'Istat fissa l'inflazione in calo dello 0,3% rispetto a settembre

In forte rallentamento il carrello della spesa: dal +3,1% al +2,3%

In evidenza il calo degli alimenti non lavorati e dei prodotti energetici

Brusca frenata per l'inflazione. A ottobre l'indice nazionale dei prezzi al consumo è calato dello 0,3% su base mensile e salito solo dell'1,2% su base annua (dal +1,6% del mese precedente). La flessione è legata in gran parte al netto rallentamento dei prezzi dell'energia (da +13,9% a +0,8%) e degli alimentari non lavorati.

In chiara decelerazione anche il carrello della spesa composto da alimentari, prodotti per la cura della casa e della persona, che sempre in ottobre ha rallentato da +3,1% a +2,3% su base annua.

Più contenuto il rallentamento dell'inflazione nell'Eurozona, passato dal 2,2% di settembre al 2,1% di ottobre.

Marroni e Netti — a pag. 3

75

MILIARDI DI RICAVI
Secondo il presidente di Farmindustria, Marcello Cattani, a fine anno l'industria italiana del farmaco raggiungerà un giro d'affari di 75 miliardi, in crescita del 35%

FARMINDUSTRIA

Cattani: +35% il fatturato dell'industria farmaceutica a fine anno

Ernesto Diffidenti — a pag. 13



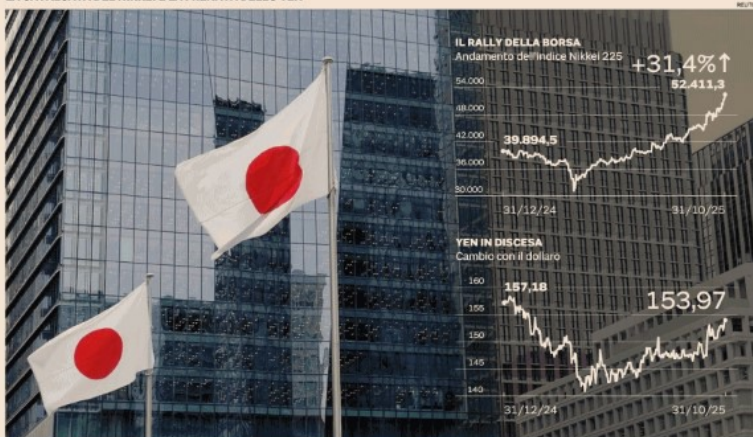
Campari. Controllato dai Garavoglia

PROCURA DI MONZA

Evasione fiscale, scatta sequestro da 1,2 miliardi di azioni Davide Campari

Sara Monac — a pag. 23

LA CAVALCATA DEL NIKKEI E LA FRENATA DELLO YEN



Al traino dei titoli tecnologici. Il comparto vale da solo il 55% della capitalizzazione dell'indice Nikkei della Borsa di Tokyo

Euforia da tech, Borsa di Tokyo a livelli mai visti

Marco Masciagi — a pag. 22

Intesa oltre le stime: nei primi nove mesi l'utile balza del 5,9%

Banche

Intesa Sanpaolo batte le stime e chiude i primi nove mesi con un utile netto a 7,6 miliardi, +5,9% sullo stesso periodo dell'annoscorsa. Nel terzo trimestre il risultato netto sale a 2,4 miliardi, contro i 2,6 miliardi del secondo trimestre 2025 e i 2,4 miliardi del terzo trimestre 2024.

Paolo Paronetto — a pag. 19

MERCATI

Big tech, profitti in crescita del 17,8% Rating dell'Italia, Scope alza a positivo l'outlook

Carlini, Lops e Trovati — a pag. 2

Separazione carriere: progetto di proroga tecnica per il Csm

Giustizia

Il referendum sulla separazione delle carriere deve ancora essere fissato, ma già si pensa a una proroga tecnica dell'attuale Csm. L'obiettivo sarebbe di consentire l'elezione del nuovo Csm con le nuove regole che non saranno pronte probabilmente prima del 2027.

Negri, Patà, Perrone — a pag. 6

IL CASO ALMASRI

Alla Consulta la procedura per l'arresto chiesto dalla Corte internazionale

Giovanni Negri — a pag. 25

PANORAMA

IERI ALMENO TRE MORTI

Il Washington Post rivela un rapporto Usa sulle violazioni dei diritti umani da parte di Israele

Un rapporto riservato di un organo di controllo del governo statunitense, ovvero l'Ufficio dell'ispettore Generale del Dipartimento di Stato, ha rilevato che le unità militari israeliane hanno commesso "centinaia" di potenziali violazioni dei diritti umani a Gaza. Lo rivela in esclusiva il Washington Post che cita due funzionari statunitensi.

— a pagina 8



MADURO SCRIVE A PUTIN

Trump: non considero attacchi al Venezuela

Nessuna decisione è stata presa. Così Trump in merito alla notizia di un prossimo attacco militare al Venezuela. Il presidente Maduro chiede aiuto a Putin.

— a pagina 10

BUSSOLA & TIMONE

FISCAL DRAG INFLAZIONE E TAGLIO DAZI

di Giovanni Tria — a pagina 11

GOVERNANCE

Mediolanum, ok dalla Bce: a Fininvest torna il 30%

Via libera della Bce al riacquisto dei pieni diritti di voto di Fininvest sul pacchetto del 30% in Mediolanum. Riconosciuta la conformità dell'assetto di controllo.

— a pagina 21

Motori 24

Jms 2025 Mobilità del futuro in vetrina a Tokyo

Mario Cianfione — a pag. 15

Food 24

Extravergine Olio d'oliva, sale la produzione italiana

Giorgio dell'Orefice — a pag. 17

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

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



Senza il suo territorio sarebbe solo prosciutto. È il risultato di un equilibrio perfetto tra persona, sapere e ambiente. Il Consorzio investe in sostenibilità contribuendo a garantire la salute del territorio, la qualità del prodotto e l'attenzione verso le persone. Perché scegliere il Prosciutto di San Daniele Dopa significa scegliere un modo più consapevole di vivere il cibo.



ECCELLENZA NATURALE, SOSTENIBILITÀ EUROPEA. **ENJOY IT'S FROM EUROPE.**





AEROPORTO DI FIUMICINO
Il Leonardo da Vinci compie 65 anni
Nel 2025 accolti 50 milioni di passeggeri

Ventura a pagina 11



VITTORIA IN DUE SET
Sinner batte Shelton e vola in semifinale
Ora il ritorno al numero uno è più vicino

Schito a pagina 29

VENDI CASA?
telefona 06.684028
immobildream

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VENDI CASA?
telefona 06.684028
immobildream

Solennità di tutti i Santi

Sabato 1 novembre 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 302 - € 1,50* (con Moneta)

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



Un referendum su un leader?
Si ma non Giorgia

DI TOMMASO CERNO

E' vero, quello sulla giustizia sarà un referendum su un leader politico e non solo su una materia costituzionale. Ma quel leader non è Giorgia Meloni, come prova invece a farci credere la sinistra, quasi spiritata all'idea di riproporre l'effetto Renzi del patatrac sulla riforma del Senato datata ormai nel lontano 2016, un'era zoopolitica fa. Quel leader è Ely Schlein, il segretario del Pd. E lei che si gioca l'osso del collo, e soprattutto la poltrona del Nozarenno, in questa rocambolesca capriola che sta per inscenare di fronte al suo partito ex-governista. Una specie di sequel della piazza del ProPal, dove Schlein è stata capace di mandare in frantumi 80 anni di politica estera della sinistra pur di inseguire il miraggio di un consenso nell'area radicale. Sta per rifarlo con il referendum, spintonata dal suo cerchio - non posso dire magico perché di magia ne vedo poche - che ha il terrore di veder cadere la leader delle primarie. Meglio avrebbe fatto Ely a rileggere le parole di nonno Agostino, parlamentare socialista che già nei gloriosi, per la sinistra, anni Settanta denunciava gli abusi del pm. Perché in casa Pd tanti la pensano come il vecchio Viviani. E glielo faranno sapere.

CAMPARI

Sequestrate azioni per 1,2 miliardi alla holding Lagfin

Bruni a pagina 11

Belly de nonno

C'era una volta l'antenato del Pd di Schlein schierato a favore della separazione delle carriere
Lo diceva perfino suo nonno, il socialista Agostino Viviani: «In Italia troppo potere ai pm»
Ma lei non ci sente e i big l'attendono al varco: da De Luca a Bettini, da Franceschini a Delrio
Il sondaggio che manda nel panico la sinistra: oltre sette italiani su dieci favorevoli alla riforma

Campigli e Rosati alle pagine 2 e 3



CAMPIDOGLIO

Dal Comune 60mila euro al festival per il rilancio di Roma ma ci sono collettivi e centri sociali



Zanchi a pagina 18

DI ROBERTO ARDITI

Macché pieni poteri
Si vota su Schlein
Se perde son guai

a pagina 2

Il Tempo di Osho

Andrea spodestato da Re Carlo
Trova casa sul Mare del Nord

Sorrentino a pagina 6



"Ricordate de lascia' le chiavi della carrozza"

Albergotti a pagina 10

VOGLIONO PRENDERSI IL PAESE
Prove di partito islamico tra Hannoun e sinistra
Centrodestra in allarme

Sorrentino a pagina 6



IL TEMPO di Feltri

Altro che Gaza, la sinistra ha svenduto la sua piazza

DI VITTORIO FELTRI

a pagina 7

IL CASO NEL LAZIO

Che figura Agenzia delle entrate
Non paga i debiti e la pignorano
Deve 24 milioni a un Comune

Dopo 10 anni di querelle con il Comune di Ciampino, l'Agenzia delle Entrate-Riscossione ha dovuto subire un pignoramento di 24 milioni di euro.



Sbraga a pagina 5

DOPO GLI ULTIMI FEMMINICIDI

Troppe violenze
Boom di donne iscritte ai corsi di autodifesa

Bertoli a pagina 20

IN ITALIA FATE SANDE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GERENZIA

Oroscopo
Le stelle di Branko
a pagina 30

A 50 ANNI DALL'OMICIDIO

Veltroni e il killer di Pasolini
«Pelosi mi disse che non era solo»

Zavatta a pagina 23



UTA Costruzioni srl
Falegnameria • Arredamento • Carpenteria metallica
Allestimenti scenici per cinema, teatro e televisione
Sede Operativa: Via Latina Snc • 00041 Albano Laziale
06 93162178 • ltcostruzioni.roma@gmail.com

Oggi l'inserito Moneta

VENTI DI GUERRA
Venezuela a rischio di attacco Usa
Maduro chiama Putin
Ma Trump frena
Trump smentisce un attacco contro il Venezuela ma non fugi i dubbi sul dispiegamento militare di fronte alle sue coste.
Novelli a pagina 8





ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Lotta all'evasione: da gennaio obbligatorio collegare il POS con il registratore di cassa
Giuliano Mandolesi a pag. 25

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IL DOSSIER SULLA MANOVRA 2026 SU

www.italiaoggi.it

Superbonus, c'è posta per te

L'Agenzia delle entrate sta invitando i contribuenti ad effettuare l'aggiornamento catastale degli immobili su cui sono stati eseguiti interventi agevolati con il 110%

ORSI & TORI
DIPAULO PANERAI

Quasi il doppio del prodotto interno lordo italiano, che nel '24 è stato di 2.200 miliardi di euro. Infatti, mercoledì 29 ottobre, Nvidia ha superato in borsa, prima azienda al mondo, i 5 mila miliardi di dollari di capitalizzazione, che equivale a cinque volte la capitalizzazione di tutti i titoli quotati alla Borsa di Milano. In due anni Nvidia ha quintuplicato il valore di borsa e da inizio anno è salita del 50%. E ora è più grande di Amd, Asm, Broadcom, Intel, Lam Research, Micron, Qualcomm e Taiwan semiconductor messi insieme.

Il boom di Nvidia è dovuto al cambiamento da azienda produttrice di chip per i videogiochi ad azienda numero uno per l'intelligenza artificiale. Ma, ancora più significativo, è che Nvidia abbia beneficiato immediatamente del nuovo dialogo tra Donald Trump e il presidente Xi Jinping

continua a pag. 2

L'Agenzia delle entrate invita i contribuenti a effettuare l'aggiornamento catastale degli immobili su cui sono stati eseguiti interventi agevolati con il superbonus. Sono in partenza numerose lettere di compliance destinate ai contribuenti che hanno eseguito lavori di efficientamento energetico e che hanno fruito della detrazione maggiorata del 110% (superbonus) con indicazione dei dati delle unità immobiliari.

Poggiani a pag. 20

DA LUNEDÌ IN EDICOLA, DA DOMANI IN VERSIONE DIGITALE

Italia Oggi
Appalti sorvegliati speciali

Trump adesso non spaventa più i grandi della terra
De Filippo a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

L'Apocalisse non sarà provocata dal cambiamento climatico. Anzi, nonostante il riscaldamento del pianeta la gente sarà in grado di vivere e prosperare. Lo ha detto Bill Gates, uno che ha investito miliardi nelle energie rinnovabili e ha spinto per l'adozione di politiche ambientaliste radicali, scrivendo anche un libro, nel 2021, dal titolo emblematico: Clima, come evitare il disastro. Oggi Gates fa un'inversione di rotta, sostenendo «le prospettive apocalittiche... distruggono risorse dai progetti più efficaci per migliorare la nostra vita». Quindi, meglio una strategia di adattamento piuttosto che una battaglia senza compromessi per la riduzione della temperatura. Effetto di un approfondimento scientifico o adeguamento al mutato clima politico che ha portato all'elezione di Donald Trump, e alla sconfitta dell'ambientalismo ultrazionista e ideologico?

NOLEGGIOELETTRICO
SOCIETÀ BENEFIT

Hai deciso di inserire delle auto elettriche nella tua flotta ma hai bisogno di consulenza?

**ABBIAMO LA SOLUZIONE
SCOPRI TUTTI I VANTAGGI PER LA TUA AZIENDA**

Formazione Dedicata
Ogni EVCoach è appassionato di mobilità e tecnologia. Si impegnano ad educarsi su tutti gli aspetti della guida elettrica, dalle applicazioni, favorendo così una cultura sostenibile.

Il nostro impegno per un futuro ecosostenibile
La mobilità eco-sostenibile nel settore automobilistico è al centro del nostro progetto. L'auto elettrica, infatti, azzerata l'inquinamento acustico, azzerata le emissioni di gas e garantisce agevolazioni economiche e bassi costi di gestione verso la costruzione di un ecosistema sempre più green.

EVCoach: l'esperto al tuo servizio
La tua guida nel futuro sostenibile
L'EVCoach abbina la preparazione nella guida, l'esperienza quotidiana della mobilità elettrica nella ricarica e nell'uso delle app, la conoscenza delle vetture di nuova generazione.

Per informazioni Tel. +39 02 50047150
www.noleggioelettrico.com - info@noleggioelettrico.com

Con Credito facile per le PMI a €9,90 in più; Con Guida alle professioni creative a €2,50 in più

LA NAZIONE

Magazine
ITINERARI

SABATO 1 novembre 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



TOSCANA La ricerca dell'istituto Iref Acli

**Industria e servizi
Mancano all'appello
200mila lavoratori**

Ciardi e Caroppo a pagina 15



Corsa nucleare Usa-Russia Trump, il fronte Venezuela

La Casa Bianca valuta test atomici in risposta ai supermissili lanciati da Mosca su Kiev. Gli Stati Uniti pronti a lanciare raid sul Paese sudamericano. Maduro chiede aiuto a Putin e Xi

Mantiglioni,
Ottaviani e Jannello
da p. 6 a p. 9

Dopo il via libera in Senato

**Riforma
della giustizia,
comitati al lavoro
per il referendum**

C. Rossi a pagina 2

L'analisi

È già iniziata
la campagna
per le politiche

Bruno Vespa a pagina 3

La procura apre un fascicolo

Cori fascisti a Parma,
commissariati
i giovani di Fdl

Carbutti a pagina 5



«Io, il no di Fellini e Accattone» Quell'articolo di Pasolini

Cinquant'anni fa, nella notte tra l'1 e il 2 novembre, all'Idroscalo di Ostia, venne ucciso Pier Paolo Pasolini. Tra i più grandi poeti e registi italiani, dal 1960 al 1971 collaborò con *Il Giorno*. Il primo articolo (di cui oggi pubblichiamo una

sintesi) uscì il 4 ottobre 1960. È il racconto della genesi e dei travagli per Accattone. Il film doveva essere prodotto da Federico Fellini, ma il grande regista all'ultimo si tirò indietro.

Alle pagine 22 e 23

DALLE CITTÀ

PISA Il biologo ex allievo della Normale



**Massacrato
in Colombia
C'è il settimo
arresto**

Baroni a pagina 14

EMPOLESE VALDELSA Diritto allo studio

Scuola, incubo accorpamenti
Famiglie e sindaci in rivolta

Servizio in Cronaca

CASTELFIORENTINO Anziana sotto choc

A faccia a faccia con il ladro
Oltre 6mila euro di refurtiva

Florentino in Cronaca

EMPOLI La rinascita di Issaka

Fuga dalla guerra
in Burkina Faso
«Attraverso il mare
per una vita nuova»



Cecchetti in Cronaca

L'omicidio di Chiara Poggi
e le inchieste che si intrecciano
**Garlasco,
le accuse al padre
di Sempio:
«Versamenti
occulti,
ma non ai legali»**

Raspa a pagina 10



Gli omicidi nel '98 a Varese

Sterminò la famiglia
fugge dalla comunità

Gabrielli a pagina 11



Intervista a Francesco Guccini

«Oggi si preferisce
il computer al bar»

Cumani a pagina 21

LA CALZATURA ITALIANA DAL 1966
emanuela
MODA COMFORT BENESSERE





la Repubblica



Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



DOMANI IN EDICOLA

Robinson
Gli appunti di viaggio di Simenon l'africano

Rspot
Mamma Quario ottimista "Fede sarà ai Giochi"
di **MATTIA CHIUSANO**
a pagina 41



Sabato
1 novembre 2025
Anno 50 - N° 259
Oggi con
d
In Italia **€ 2,90**

Giustizia la battaglia per il no

Nasce il comitato unitario guidato da Grosso Mantovano sulla responsabilità civile dei magistrati: intervenire può essere utile

di **DE CICCO, SANNINO e VITALE** alle pagine 2, 3 e 4

Cori fascisti a Parma Schlein: Meloni tace

dal nostro inviato **PAOLO BERIZI**
Dice Priamo Bocchi, esponente di punta e ariete di FdI Parma, che Jacopo Tagliati «è un bravo ragazzo, non è un terrorista, un violento o un poco di buono». Per la cronaca: Tagliati è l'ormai ex responsabile di Gioventù Nazionale Parma commissariata per "incompatibilità" dopo i cori fascisti nella sede di Borgo del Parmigianino.
alle pagine 8 e 9
con un servizio di **PUCCIARELLI**

Un anno e 3 mesi a Pozzolo per lo sparo di Capodanno
di **GIADA LO PORTO**
a pagina 21



Per chi suona la grancassa sulla prosperità

di **MASSIMO GIANNINI**

Tutti i governi mentono. Per saperlo non c'è bisogno di scomodare Hannah Arendt, che lo teorizzava già nel 1967: "Le menzogne sono sempre state necessari e legittimi strumenti non solo del politico o del demagogo, ma anche dello statista". Ma con Giorgia Meloni al potere abbiamo toccato vette sublimi. Un'attitudine così sfacciata a manomettere la realtà dei fatti e a fabbricare verità alternative non si era vista dai tempi del Cavaliere, appena riesumato dalle destre illiberali per festeggiare una vendetta contro le Procure spacciate per "riforma della giustizia". Se non puoi convincerli, confondili: la Sorella d'Italia ha elevato a sistema il vecchio motto di Truman. Qualunque impostura è utile, pur di nascondere l'evidenza di un Paese stabile ma immobile, che fa ammuina e nel frattempo declina. Quattro giorni fa, con un messaggio all'Assemblea annuale di Federmanager, la premier ha detto: "I principali indicatori restituiscono oggi la fotografia di un'Italia solida, che è tornata a correre e che è in grado di affrontare le difficoltà meglio delle altre nazioni europee". Ci vogliono cinismo e impudenza, per sparare tante falsità in una sola frase. Nelle stesse ore, l'Istat comunicava i nuovi dati sulla congiuntura. E il caso di ricordarglieli, senza rancore né autocompiacimento.
continua a pagina 13

LA NUOVA GUERRA

Venezuela nel mirino Usa Maduro chiede aiuto a Putin

di **BASILE, DI FEO e MASTROLILLI**
alle pagine 10 e 11

Una nave della Marina americana in partenza da Port of Spain (Caraiibi)

Ecco perché sull'IA serve una critica della ragion pratica

LE IDEE
di **LUCIANO FLORIDI**

Sarebbe necessario sviluppare modelli di responsabilità più distribuiti per tenere conto dei molteplici agenti coinvolti nella progettazione, nello sviluppo, nell'implementazione e nel funzionamento dei sistemi di IA e per affrontare in modo soddisfacente il cosiddetto "gap di responsabilità" entro i limiti del diritto umanitario internazionale.
a pagina 35



Campari, titoli sotto sequestro per 1,3 miliardi

di **ILARIA CARRA**
a pagina 31

Esco dai social la scienza non è litigio

IL CASO
di **ROBERTO BURIONI**

Quando dieci anni fa cominciai la mia attività di divulgazione su temi scientifici la situazione, almeno per i vaccini, era disastrosa: le coperture erano in caduta libera e in Italia, per il morbillo, avevamo percentuali inferiori a quelle del Ghana. Le conseguenze arrivarono l'anno dopo con un'epidemia che fece contare migliaia di casi e diversi morti.
a pagina 13

Prezzi di vendita all'estero: Grecia € 3,50 - Croazia, Francia, Monaco P., Slovenia € 4,00 - Svizzera italiana CHF 3,50 - Svizzera francese e tedesca CHF 4,30
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/498221 - Sped. Abb. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma
Concessionaria di pubblicità: A. Mazzoni & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@amazzoni.it
con i Margi di Osumi Tezuka € 12,80



DAL 12 NOVEMBRE
Arriva la stretta sul porno
Siti solo per maggiorenni
FRANCOGIUBILEI, GIANLUCA NICOLETTI - PAGINE 18 E 27



LE IDEE
La violenza digitale
è diventata reale
SIMONETTA SCIANDIVASCI - PAGINA 27



IL CALCIO
La rivoluzione di Spalletti
Il rumore della palla sull'erba
GIULIA ZONCA - PAGINA 27

2,40€ (CONTUTTO LIBRI) II ANNO 159 II N. 301 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

SABATO 1 NOVEMBRE 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



IMALUMORI LEGHISTI AL NORD: NON È UNA PRIORITÀ. L'IMPRENDITORE CARRARO: NON C'È PIANO INDUSTRIALE

“Ponte, no a nuove gare
A febbraio i cantieri”

Intervista a Ciucci, ad dello Stretto: “Spiegheremo tutto ai magistrati”

IL COMMENTO

Perché conviene ascoltare i giudici

SERENA SILEONI

La decisione della Corte dei conti sul Ponte di Messina è cronaca di un diniego annunciato. Un mese fa, la Corte aveva trasmesso al governo il suo parere. - PAGINA 4

BARONI, DEL VECCHIO, MONTICELLI

Per rispondere ai rilievi della Corte dei Conti al governo servirà tempo. L'iter potrebbe essere più lungo di quello annunciato da Salvini. RICCIO - CON IL TACCUINO DI SORGI - PAGINE 2-4

Fico-Schlein-De Luca
“Uniti siamo imbattibili”
FRANCESCA SCHIANCHI - PAGINA 15

LA POLITICA

Pozzolo condannato
“Tradito da Delmastro”

ELISA SOLA - PAGINA 17

I cori e gli inni al Duce che imbarazzano Fdi
FILIPPO FIORINI - PAGINA 16

CASO EPSTEIN, RE CARLO TOGLIE I TITOLI AL FRATELLO E LO COSTRINGE A CAMBIARE CASA

C'era una volta un principe

MARIA CORBI



Re Carlo III con il fratello minore Andrea, privato del titolo di principe e da ieri cacciato anche dal Royal Lodge - PAGINA 13



“Gli Usa attaccano”
Il Venezuela chiede aiuto a Putin

ALBERTO SIMONI

La macchina militare americana dello US Southern Command marcia a pieno carico contro il Venezuela di Maduro, rimpolpata nello schieramento attorno ai Caraibi della portaerei USS Gerald Ford richiamata il 3 ottobre dal tour nel Mediterraneo insieme al suo gruppo navale di 12 mezzi, 4 mila soldati e 90 caccia. Già in zona ci sono inoltre tre incrociatori equipaggiati con missili antiaerei e antisommergibili e 4500 militari dell'unità anfibia. D'ANTONA - PAGINA 8

L'ANALISI

Muscoli e trattative
il doppio Trump

BILL EMMOTT

Se Trump fosse il presidente isolazionista che il suo slogan “America First” sembrava implicare, potremmo trovare l'atteggiamento comprensibile. - PAGINA 9

L'ANTICIPAZIONE

Quando il cielo crollò su Gaza

MAJDAL - ASSAR

Il 16 ottobre era iniziato come tanti altri giorni: la luce che filtrava dalla finestra della cucina, l'odore di pane tostato. MAGRI - PAGINE 10 E 11

L'ECONOMIA

Prezzi raddoppiati
Stop di Ferrero all'acquisto di nocciole turche

FABRIZIO GORIA

Ferrero ha fermato gli acquisti di nocciole in Turchia. La decisione del gruppo di Alba, primo consumatore mondiale del frutto, ha congelato il mercato e innescato nuove tensioni con commercianti e coltivatori locali. Dopo un raccolto ridotto e l'impennata dei prezzi, l'azienda piemontese ha scelto di attendere, facendo leva sulle proprie scorte e sulla rete di fornitori alternativi costruita in vent'anni di diversificazione. Una strategia che le consente di resistere all'aggressività sui rincari che domina la filiera turca. - PAGINA 25

IL RACCONTO

Cuori sulla sabbia
per la figlia malata
Se un papà regala l'amore più puro

NICOLETTA VERNA



Nella notte fra il 28 e il 29 ottobre un uomo è arrivato sulla spiaggia del Porticciolo di Torre Vado, in Salento. Ha disegnato 400 cuori sulla sabbia, e poi se ne è andato. Un fotografo, Antonio Pellico, se n'è accorto e ha immortalato la spiaggia, che sembra un'immensa, splendida tela. L'uomo è poi stato rintracciato. Ha spiegato che ha voluto fare un regalo a sua figlia di 11 anni, ricoverata in ospedale in attesa di un intervento agli occhi. D'AUTILIA - PAGINA 21

Advertisement for Frattini Rubinetti Dal 1958, featuring a golden pen nib.

Advertisement for Buongiorno, featuring a book cover and text about a school interview.

Advertisement for Due abbagli, featuring a book cover and text about memory and the Shoah.

Advertisement for Dental Feel, featuring a logo and text about dental professionals.



CEDOLE QUALI COGLIERE TRA LE 14 DI NOVEMBRE

IN ALLEGATO

MILANO FINANZA

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

Scopri di più su www.it.vanguard

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

€ 5,80* Sabato 1 Novembre 2025 Anno XXXVII - Numero 215 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Investimenti* Spedite in A.P. n. 1 c. l. 1.400A, DCB Milano

ESCLUSIVO PARLA LA PRESIDENTE BCE

Lagarde: Italia promossa ma occhio a colpire le banche

TOP TEN GRANDI IMPERI FAMILIARI

Da Ferrero a Marcegaglia 67 miliardi fuori dalla borsa

BORSA *In tre anni di governo il valore delle partecipate pubbliche è cresciuto di 116 miliardi (+75%) Ai soci anche 31 miliardi di dividendi. Il momento d'oro proseguirà? Rispondono gli analisti*

SuperToro Giorgetti?

Eni, Enel, Leonardo, Mps, Poste & C I big di Stato che possono salire ancora



ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Quasi il doppio del prodotto interno lordo italiano, che nel '24 è stato di 2.200 miliardi di euro. Infatti mercoledì 29 ottobre Nvidia ha superato in borsa, prima azienda al mondo, i 5 mila miliardi di dollari di capitalizzazione, che equivale a cinque volte la capitalizzazione di tutti i titoli quotati alla borsa di Milano. In due anni Nvidia ha quintuplicato il valore di borsa e da inizio anno è salita del 50%. E ora è più grande di Amd, Asim, Broadcom, Intel, Lam Research, Micron,

Qualcomm e Taiwan semiconductor messi insieme. Il boom di Nvidia è dovuto al cambiamento da azienda produttrice di chip per i videogiochi ad azienda numero uno per l'intelligenza artificiale. Ma, ancora più significativo, è che Nvidia abbia beneficiato immediatamente del nuovo dialogo tra Donald Trump e il presidente Xi Jinping anche sul futuro della società, che aveva subito proprio gli effetti negativi dello scontro tecnologico fra Usa e Cina. Nvidia è stata co-fondata dall'attuale ceo, Jen-Hsun Huang, ingegnere elettronico cinese di Taiwan e sesta persona più ricca al mondo con un patrimonio di 150 miliardi di dollari. Huang è nato a Tainan, appunto nell'isola di Taiwan ma si trasferì con la famiglia a

CIMBRI VINCE A RISIKO

Alle coop rosse 4 miliardi grazie al rally di Unipol

LE TRIMESTRALI DELLE BIG TECH

Meta bocciata all'esame AI Bene Alphabet e Amazon

MALAGÒ SULLE OLIMPIADI

Che cosa diventeranno le opere di Milano-Cortina

LA STANZA CHE NON C'È

La Stanza Che Non C'è - Sauna. Lo spazio esterno si fa intimo e sorprendente con la sauna prêt à vivre: all'aperto, nel pieno comfort, pronta da installare e con materiali 100% riciclabili. Dentro, il calore benefico di un rituale antico. Fuori, le stagioni che scorrono al ritmo della natura. La Stanza Che Non C'è: lo spazio per emozioni che durano nel tempo.

ilgiardinodicorten.it

il giardino di Corten

Agenzia stampa Mobilità

Primo Piano

Assoporti plaude a Tito Vespasiani come segretario generale

La nomina di Tito Vespasiani a segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è stata accolta con favore da **Assoporti**. Il presidente **Rodolfo Giampieri** ha sottolineato come la scelta completi la governance dell'AdSP, individuando nel nuovo segretario una figura di comprovata preparazione e lunga esperienza nel comparto marittimo-portuale. Secondo **Giampieri**, Vespasiani apporterà un contributo rilevante alla gestione tecnico-operativa dell'ente, supportando aspetti chiave quali la pianificazione infrastrutturale, il coordinamento delle attività terminalistiche e l'ottimizzazione dei flussi logistici, nel pieno rispetto delle funzioni attribuite dalla Legge 84/1994. La norma, ha ricordato, definisce il segretario generale come il referente fiduciario del presidente e il garante della funzionalità e del coordinamento dell'apparato amministrativo. **Assoporti** ha espresso i migliori auguri sia al presidente Matteo Paroli sia al segretario generale Vespasiani per il loro mandato alla guida di una delle realtà portuali più strategiche in ambito nazionale ed europeo. L'associazione ha ribadito la propria fiducia nella prosecuzione di un rapporto istituzionale fondato su dialogo, collaborazione e visione strategica condivisa, elementi indispensabili per rafforzare la competitività e la resilienza dell'intero sistema portuale italiano.

Agenzia Stampa Mobilità

Agenzia stampa Mobilità

Assoporti plaude a Tito Vespasiani come segretario generale



10/31/2025 22:13 Agenzia Stampa Mobilità

La nomina di Tito Vespasiani a segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è stata accolta con favore da Assoporti. Il presidente Rodolfo Giampieri ha sottolineato come la scelta completi la governance dell'AdSP, individuando nel nuovo segretario una figura di comprovata preparazione e lunga esperienza nel comparto marittimo-portuale. Secondo Giampieri, Vespasiani apporterà un contributo rilevante alla gestione tecnico-operativa dell'ente, supportando aspetti chiave quali la pianificazione infrastrutturale, il coordinamento delle attività terminalistiche e l'ottimizzazione dei flussi logistici, nel pieno rispetto delle funzioni attribuite dalla Legge 84/1994. La norma, ha ricordato, definisce il segretario generale come il referente fiduciario del presidente e il garante della funzionalità e del coordinamento dell'apparato amministrativo. Assoporti ha espresso i migliori auguri sia al presidente Matteo Paroli sia al segretario generale Vespasiani per il loro mandato alla guida di una delle realtà portuali più strategiche in ambito nazionale ed europeo. L'associazione ha ribadito la propria fiducia nella prosecuzione di un rapporto istituzionale fondato su dialogo, collaborazione e visione strategica condivisa, elementi indispensabili per rafforzare la competitività e la resilienza dell'intero sistema portuale italiano.

Assoporti: Giampieri, bene nomina Vespasiani a Segretario Generale dell'AdSP Mar Ligure Occidentale

(FERPRESS) Roma, 31 OTT Dopo la nomina del Segretario Generale dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri ha dichiarato, E' una bella notizia la nomina del Dott. Tito Vespasiani a Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che completa la struttura della stessa AdSP e rappresenta una scelta di valore e coerenza istituzionale. Si tratta di un professionista preparato, con una solida esperienza nel settore marittimo-portuale, che saprà sicuramente dare un contributo significativo alla gestione tecnico-operativa dell'ente, nel pieno rispetto del ruolo previsto dalla Legge 84/94, che individua il Segretario Generale come figura di fiducia del Presidente, garante della funzionalità e del coordinamento della struttura. Ad entrambi, al Presidente Matteo Paroli e al Segretario Generale Tito Vespasiani, rivolgiamo i nostri più sentiti auguri di buon lavoro per questo prestigioso incarico alla guida di una delle realtà portuali più importanti del Paese e d'Europa. Come **Assoporti**, siamo certi che la collaborazione istituzionale, il dialogo e la visione strategica condivisa continueranno a essere la base per rafforzare l'intero sistema portuale nazionale.

FerPress

Assoporti: Giampieri, bene nomina Vespasiani a Segretario Generale dell'AdSP Mar Ligure Occidentale



10/31/2025 10:26

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

Assoporti: dichiarazione su nomina Vespasiani quale Segretario Generale dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale,

Redazione Seareporter

Roma - Dopo la nomina del Segretario Generale dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, il Presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri** ha dichiarato, "E' una bella notizia la nomina del Dott. Tito Vespasiani a Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che completa la struttura della stessa AdSP e rappresenta una scelta di valore e coerenza istituzionale. Si tratta di un professionista preparato, con una solida esperienza nel settore marittimo-portuale, che saprà sicuramente dare un contributo significativo alla gestione tecnico-operativa dell'ente, nel pieno rispetto del ruolo previsto dalla Legge 84/94, che individua il Segretario Generale come figura di fiducia del Presidente, garante della funzionalità e del coordinamento della struttura. Ad entrambi, al Presidente Matteo Paroli e al Segretario Generale Tito Vespasiani, rivolgiamo i nostri più sentiti auguri di buon lavoro per questo prestigioso incarico alla guida di una delle realtà portuali più importanti del Paese e d'Europa. Come **Assoporti**, siamo certi che la collaborazione istituzionale, il dialogo e la visione strategica condivisa continueranno a essere la base per rafforzare l'intero sistema portuale nazionale."

Sea Reporter

Assoporti: dichiarazione su nomina Vespasiani quale Segretario Generale dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale,



10/31/2025 17:24 Redazione Seareporter

Roma - Dopo la nomina del Segretario Generale dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, il Presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri ha dichiarato, "E' una bella notizia la nomina del Dott. Tito Vespasiani a Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che completa la struttura della stessa AdSP e rappresenta una scelta di valore e coerenza istituzionale. Si tratta di un professionista preparato, con una solida esperienza nel settore marittimo-portuale, che saprà sicuramente dare un contributo significativo alla gestione tecnico-operativa dell'ente, nel pieno rispetto del ruolo previsto dalla Legge 84/94, che individua il Segretario Generale come figura di fiducia del Presidente, garante della funzionalità e del coordinamento della struttura. Ad entrambi, al Presidente Matteo Paroli e al Segretario Generale Tito Vespasiani, rivolgiamo i nostri più sentiti auguri di buon lavoro per questo prestigioso incarico alla guida di una delle realtà portuali più importanti del Paese e d'Europa. Come Assoporti, siamo certi che la collaborazione istituzionale, il dialogo e la visione strategica condivisa continueranno a essere la base per rafforzare l'intero sistema portuale nazionale."

Il Porto di Trieste e il peso del Corridoio IMEC

Esperti a confronto sull'alternativa a Suez che farebbe decollare i porti dell'alto Adriatico. Una partita colossale per Trieste, che si chiama IMEC, Corridoio India Medio Oriente Europa. E' la via del cotone. Una rotta di mare e di terra fra Unione europea e subcontinente indiano, alternativa al Canale di Suez. Tempi di percorrenza più corti del 40 per cento. E la prospettiva di un rapporto con una potenza in inarrestabile ascesa. "Oggi l'India è il paese con la più alta popolazione al mondo, ha superato anche la Cina, oggi ha 4 mila miliardi di PIL ma nel 2047 ne avrà 50 mila quindi sarà un colosso economico" afferma Vincenzo De Luca, da ambasciatore d'Italia a New Dehly nel 2023 vide nascere Imec. L'India entro un decennio sarà la seconda economia mondiale, dietro... la Cina. Se ne parla proprio a Trieste in un convegno organizzato da Dialoghi europei e dall'Università. "Naturalmente Trieste per la sua collocazione, per i collegamenti ferroviari e stradali che ha con buona parte del cuore produttivo dell'Europa è l'entry point privilegiato" - aggiunge De Luca. Ma la partita è complessa. La visita, dieci giorni fa, del presidente francese Macron a Capodistria ha trovato eco anche qui. E sulla mappa di Imec c'è una linea marcata che finisce proprio a Marsiglia. Trieste però ha un alleato alle sue spalle, col quale è soprattutto a Roma a dover lavorare: In che direzione, lo dice Federico Donelli, docente di Relazioni internazionali all'ateneo triestino: "Cercando di unire forze con la Germania che ha un interesse condiviso su Trieste". Il progetto è così enorme che farebbe lavorare tutti, Trieste, Capodistria, Monfalcone, Fiume, la stessa Marsiglia; la sfida sarà non prenderne le briciole. Il porto di Trieste attende il suo presidente, un un vertice pienamente efficiente: Stefano Visintin, è il presidente degli spedizionieri regionali: "Una mancanza di una guida determina un blocco nello sviluppo del porto e anche nell'attuazione di quei progetti di investimento che ancora stanno andando avanti ma che ora necessariamente richiedono di cambiare passo"- afferma. Imec, ha sottolineato Donelli, non sarà antagonista ad altre rotte, ma tutt'al più in competizione: e tutte consentiranno all'Europa di ridurre i rischi e di essere indipendente.



10/31/2025 10:11 Antonio Caiazza

Esperti a confronto sull'alternativa a Suez che farebbe decollare i porti dell'alto Adriatico. Una partita colossale per Trieste, che si chiama IMEC, Corridoio India Medio Oriente Europa. E' la via del cotone. Una rotta di mare e di terra fra Unione europea e subcontinente indiano, alternativa al Canale di Suez. Tempi di percorrenza più corti del 40 per cento. E la prospettiva di un rapporto con una potenza in inarrestabile ascesa. "Oggi l'India è il paese con la più alta popolazione al mondo, ha superato anche la Cina, oggi ha 4 mila miliardi di PIL ma nel 2047 ne avrà 50 mila quindi sarà un colosso economico" afferma Vincenzo De Luca, da ambasciatore d'Italia a New Dehly nel 2023 vide nascere Imec. L'India entro un decennio sarà la seconda economia mondiale, dietro... la Cina. Se ne parla proprio a Trieste in un convegno organizzato da Dialoghi europei e dall'Università. "Naturalmente Trieste per la sua collocazione, per i collegamenti ferroviari e stradali che ha con buona parte del cuore produttivo dell'Europa è l'entry point privilegiato" - aggiunge De Luca. Ma la partita è complessa. La visita, dieci giorni fa, del presidente francese Macron a Capodistria ha trovato eco anche qui. E sulla mappa di Imec c'è una linea marcata che finisce proprio a Marsiglia. Trieste però ha un alleato alle sue spalle, col quale è soprattutto a Roma a dover lavorare. In che direzione, lo dice Federico Donelli, docente di Relazioni internazionali all'ateneo triestino: "Cercando di unire forze con la Germania che ha un interesse condiviso su Trieste". Il progetto è così enorme che farebbe lavorare tutti, Trieste, Capodistria, Monfalcone, Fiume, la stessa Marsiglia; la sfida sarà non prenderne le briciole. Il porto di Trieste attende il suo presidente, un un vertice pienamente efficiente: Stefano Visintin, è il presidente degli spedizionieri regionali: "Una mancanza di una guida determina un blocco nello sviluppo del porto e anche nell'attuazione di quei progetti di investimento che ancora stanno andando avanti ma che ora necessariamente richiedono di cambiare passo"- afferma. Imec, ha sottolineato

Rai News

Trieste

Mercoledì 5 novembre l'audizione alla Camera di Marco Consalvo, designato al vertice del Porto

Convocata la nona commissione di Montecitorio. Nello stesso giorno la proposta di nomina sarà illustrata anche al Senato. È stata calendarizzata per mercoledì 5 novembre l'audizione nella nona commissione della Camera di **Marco Consalvo**, designato alla presidenza dell'**Autorità Portuale di Sistema del Mare Adriatico Orientale**. Avrà luogo alle 14.45, preceduta dalla illustrazione della proposta di nomina da parte del relatore, il deputato leghista Massimiliano Panizzut. La votazione sul parere avverrà la settimana successiva. La nomina è stata incardinata nell'ottava commissione del Senato, sempre mercoledì 5 novembre, alle 13. In questo caso è un'altra parlamentare regionale, Francesca Tubetti di Fratelli d'Italia. Ancora da fissare l'audizione, che verrà stabilita, probabilmente nella stessa seduta della commissione.

Rai News

Mercoledì 5 novembre l'audizione alla Camera di Marco Consalvo, designato al vertice del Porto



10/31/2025 14:37 Redazione Tgr Fvg

Convocata la nona commissione di Montecitorio. Nello stesso giorno la proposta di nomina sarà illustrata anche al Senato. È stata calendarizzata per mercoledì 5 novembre l'audizione nella nona commissione della Camera di Marco Consalvo, designato alla presidenza dell'Autorità Portuale di Sistema del Mare Adriatico Orientale. Avrà luogo alle 14.45, preceduta dalla illustrazione della proposta di nomina da parte del relatore, il deputato leghista Massimiliano Panizzut. La votazione sul parere avverrà la settimana successiva. La nomina è stata incardinata nell'ottava commissione del Senato, sempre mercoledì 5 novembre, alle 13. In questo caso è un'altra parlamentare regionale, Francesca Tubetti di Fratelli d'Italia. Ancora da fissare l'audizione, che verrà stabilita, probabilmente nella stessa seduta della commissione.

Trieste Prima

Trieste

Conclusi i lavori di dragaggio del Rio Ospo per 400mila euro

Scoccimarro: "Intervento atteso che restituisce sicurezza e piena agibilità al porto" Concluso il dragaggio alla foce del Rio Ospo a Muggia, finanziato con 378 mila euro di risorse regionali. L'operazione ha avuto l'obiettivo di ripristinare la profondità del canale di accesso al porto, compromessa dall'accumulo di sedimenti che nel tempo avevano ridotto la profondità del fondale a meno di mezzo metro, impedendo il transito delle imbarcazioni e ostacolando il deflusso a **mare** delle acque. Il sopralluogo conclusivo dei lavori è stato effettuato ieri. Grazie al dragaggio sono stati rimossi circa 800 metri cubi di materiale, riportando il fondale a una profondità di almeno 1,5 metri. Un intervento, ha dichiarato l'assessore regionale Fabio Scoccimarro, "che la Regione ha fortemente voluto per restituire piena agibilità idraulica e nautica all'area. È un intervento atteso da tempo, realizzato con la massima sicurezza ecologica, a favore dei cittadini e dei diportisti". Le operazioni sono state eseguite con un **sistema** di aspirazione di ultima generazione: i sedimenti sono stati convogliati attraverso una tubazione di oltre 200 metri verso un'unità navale da carico e successivamente trasferiti nella cassa di colmata situata presso la piattaforma logistica dell'area **portuale**, nel pieno rispetto delle norme ambientali. "Abbiamo messo in campo - ha aggiunto Scoccimarro - le professionalità e le risorse della Regione, in stretta collaborazione con l'**Autorità** di **sistema portuale** del **Mare Adriatico orientale** (AdSP MAO), per garantire un risultato concreto e sicuro. Il materiale dragato, essendo inquinato, è stato smaltito in un sito controllato, all'interno dell'area **portuale**, a tutela dell'ambiente e della salute pubblica".



Savona ricorda l'eccidio del 1° novembre 1944

Si svolgerà domani mattina, sabato 1° novembre, con inizio alle ore 8.30, la cerimonia per ricordare l'81° anniversario dell'eccidio dei sei martiri antifascisti savonesi, trucidati dai fascisti di Salò la mattina del 1° novembre 1944. Tra le vittime vi furono Giuseppe Baldassarre, 26 anni, detto "Fedo"; Pietro Cassani, carabiniere, 39 anni; Luigia Comotto, 68 anni; Paola Garelli, sappista, 28 anni, detta "Mirka"; Franca Lanzone, 25 anni, detta "Tamara"; e Stefano Peluffo, capo del fronte della Gioventù, 18 anni, detto "Mario" e "Penna", decorato con Medaglia d'Argento al Valor Militare. Come ha ricordato il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella: "La Repubblica si inchina in memoria di tutti i morti trucidati dai nazifascisti, di tutti gli antifascisti condannati dal Tribunale speciale, e di tutti i 'patrioti' che perirono nella guerra di Liberazione e nei campi di sterminio nazisti." "Quest'anno il ricordo dei sei fucilati del Priamar avrà un significato particolare per i familiari e per l'intera comunità - spiega Simone Falco, presidente Sez. ANED Savona-Provincia, a nome del Comitato Unitario Antifascista - perché, grazie alla sinergia tra Comune di Savona, **Autorità di sistema portuale** e Comitato antifascista, il monumento commemorativo torna finalmente accessibile ai cittadini e alle scuole. Questo permetterà di ricordare la memoria dei martiri del 1° novembre e di tutte le vittime del nazifascismo, per la quale la città di Savona è decorata con la Medaglia d'Oro al Valor Militare per la Resistenza". "Mai come in questo momento difficile - conclude Falco - il ricordo di tutti i 'sommersi e i salvati' della lotta di Liberazione può contrastare la follia della guerra e l'orrore di milioni di vittime innocenti; può ribadire che razzismo e antisemitismo, voluti dal fascismo e dalla Casa Savoia 80 anni fa, devono essere condannati; e può ricordare che solo la pace è garante della felicità di tutti gli esseri umani".



Si svolgerà domani mattina, sabato 1° novembre, con inizio alle ore 8.30, la cerimonia per ricordare l'81° anniversario dell'eccidio dei sei martiri antifascisti savonesi, trucidati dai fascisti di Salò la mattina del 1° novembre 1944. Tra le vittime vi furono Giuseppe Baldassarre, 26 anni, detto "Fedo"; Pietro Cassani, carabiniere, 39 anni; Luigia Comotto, 68 anni; Paola Garelli, sappista, 28 anni, detta "Mirka"; Franca Lanzone, 25 anni, detta "Tamara"; e Stefano Peluffo, capo del fronte della Gioventù, 18 anni, detto "Mario" e "Penna", decorato con Medaglia d'Argento al Valor Militare. Come ha ricordato il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella: "La Repubblica si inchina in memoria di tutti i morti trucidati dai nazifascisti, di tutti gli antifascisti condannati dal Tribunale speciale, e di tutti i 'patrioti' che perirono nella guerra di Liberazione e nei campi di sterminio nazisti." "Quest'anno il ricordo dei sei fucilati del Priamar avrà un significato particolare per i familiari e per l'intera comunità - spiega Simone Falco, presidente Sez. ANED Savona-Provincia, a nome del Comitato Unitario Antifascista - perché, grazie alla sinergia tra Comune di Savona, **Autorità di sistema portuale** e Comitato antifascista, il monumento commemorativo torna finalmente accessibile ai cittadini e alle scuole. Questo permetterà di ricordare la memoria dei martiri del 1° novembre e di tutte le vittime del nazifascismo, per la quale la città di Savona è decorata con la Medaglia d'Oro al Valor Militare per la Resistenza". "Mai come in questo momento difficile - conclude Falco - il ricordo di tutti i 'sommersi e i salvati' della lotta di Liberazione può contrastare la follia della guerra e l'orrore di milioni di vittime innocenti; può ribadire che razzismo e antisemitismo, voluti dal fascismo e dalla Casa Savoia 80 anni fa, devono essere condannati; e può ricordare che solo la pace è garante della felicità di tutti gli esseri umani".

Genova, Osservatorio ambiente e salute: primo incontro su inquinamento area porto e centro città

Si è svolta ieri a Palazzo Tursi la prima seduta dell'Osservatorio Ambiente e Salute, lo strumento istituzionale permanente istituito, rilanciato e modernizzato in estate dall'Amministrazione comunale per garantire un efficace coordinamento e la messa a **sistema** delle informazioni e dei dati relativi alle principali problematiche ambientali che incidono o possono incidere sulla salute della cittadinanza. "Inquinamento area **portuale** e centro città" il tema oggetto della riunione che ha aperto il primo semestre di attività dell'Osservatorio del Comune di Genova, a cui hanno partecipato le assessore all'Ambiente Silvia Pericu e al Welfare Cristina Lodi, l'assessore alla Mobilità sostenibile e Trasporto pubblico Emilio Robotti, i presidenti dei Municipi II Centro Ovest Michele Colnaghi e VI Medio Ponente Fabio Ceraudo, il vicepresidente del Municipio VII Ponente Alessio Boni, la consigliera del Municipio I Centro Est Adele Rossi, il difensore civico e garante per il diritto della salute della Regione Liguria Francesco Cozzi, rappresentanti di Regione Liguria, Città Metropolitana di Genova, Asl 3 Genovese, Arpal, Liguria Salute - Agenzia regionale, Capitaneria di Porto Genova, Ospedale Policlinico San Martino, **Autorità** di **Sistema Portuale**, Università di Genova, comitati e associazioni del territorio genovese. «La rinascita e l'inizio, questo pomeriggio, dei lavori dell'Osservatorio Ambiente e Salute rappresentano un doppio segnale molto importante, di ascolto e di concreta apertura alle preoccupazioni e alle richieste di tutte le associazioni e i comitati della nostra città direttamente impattati dalle problematiche ambientali che si ripercuotono sulla salute individuale e pubblica, che abbiamo fortemente voluto dare insieme alla sindaca Salis e a tutta la nuova Giunta - dichiarano le assessore Pericu e Lodi insieme all'assessore Robotti - L'inquinamento dell'area **portuale** e del centro città è il primo di quattro temi che saranno affrontati ed approfonditi nei prossimi mesi, sulla base di un format sviluppato dal Comune di Genova che punta a creare un meccanismo di confronto efficace, diretto e trasparente tra la cittadinanza e tutti i soggetti coinvolti, attraverso due appuntamenti consecutivi che serviranno, rispettivamente, a raccogliere le informazioni sulle criticità esistenti e a definire le responsabilità e gli interventi a carico degli enti pubblici del territorio. Una strategia all'insegna del dialogo, del coinvolgimento e della condivisione con la cittadinanza - concludono Pericu, Lodi e Robotti - che abbiamo fortemente voluto per mettere la tutela della salute delle persone al centro della nostra azione amministrativa». Quello di ieri è il primo dei due incontri dedicati all'inquinamento dell'area **portuale** e del centro città (il secondo si svolgerà lunedì 1° dicembre), mirati alla definizione di strategie condivise tra istituzioni e territori attraverso un format destinato ad essere replicato nei prossimi mesi anche per altre tematiche e strutturato nella maniera seguente. I prossimi incontri Ogni



10/31/2025 11:59

Si è svolta ieri a Palazzo Tursi la prima seduta dell'Osservatorio Ambiente e Salute, lo strumento istituzionale permanente istituito, rilanciato e modernizzato in estate dall'Amministrazione comunale per garantire un efficace coordinamento e la messa a sistema delle informazioni e dei dati relativi alle principali problematiche ambientali che incidono o possono incidere sulla salute della cittadinanza. "Inquinamento area portuale e centro città" il tema oggetto della riunione che ha aperto il primo semestre di attività dell'Osservatorio del Comune di Genova, a cui hanno partecipato le assessore all'Ambiente Silvia Pericu e al Welfare Cristina Lodi, l'assessore alla Mobilità sostenibile e Trasporto pubblico Emilio Robotti, i presidenti dei Municipi II Centro Ovest Michele Colnaghi e VI Medio Ponente Fabio Ceraudo, il vicepresidente del Municipio VII Ponente Alessio Boni, la consigliera del Municipio I Centro Est Adele Rossi, il difensore civico e garante per il diritto della salute della Regione Liguria Francesco Cozzi, rappresentanti di Regione Liguria, Città Metropolitana di Genova, Asl 3 Genovese, Arpal, Liguria Salute - Agenzia regionale, Capitaneria di Porto Genova, Ospedale Policlinico San Martino, Autorità di Sistema Portuale, Università di Genova, comitati e associazioni del territorio genovese. «La rinascita e l'inizio, questo pomeriggio, dei lavori dell'Osservatorio Ambiente e Salute rappresentano un doppio segnale molto importante, di ascolto e di concreta apertura alle preoccupazioni e alle richieste di tutte le associazioni e i comitati della nostra città direttamente impattati dalle problematiche ambientali che si ripercuotono sulla salute individuale e pubblica, che abbiamo fortemente voluto dare insieme alla sindaca Salis e a tutta la nuova Giunta - dichiarano le assessore Pericu e Lodi insieme all'assessore Robotti - L'inquinamento dell'area portuale e del centro città è il primo di quattro temi che saranno affrontati ed approfonditi nei prossimi mesi, sulla base di un format sviluppato dal Comune di Genova che punta

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

tema prevede lo svolgimento di due incontri tematici. Nel primo vengono individuate e analizzate le principali problematiche ambientali che incidono o possono incidere sulla salute dei cittadini e condivisi i dati e le informazioni già disponibili presso enti e strutture competenti. Il secondo incontro mira a formulare proposte operative e misure di miglioramento indirizzate alla giunta comunale e agli altri enti competenti, e ad elaborare relazioni tematiche sullo stato dell'ambiente nel territorio cittadino rispetto al tema specifico con l'obiettivo di promuovere la comunicazione e la trasparenza verso la cittadinanza. Questo format, sviluppato dal Comune di Genova, potrà essere eventualmente rivisto e integrato in base alle indicazioni provenienti in itinere dalle associazioni e dai comitati che partecipano ai lavori dell'Osservatorio. A seguire l'elenco dei prossimi incontri (inizio ore 15.00): Inquinamento area **portuale** e centro città (secondo incontro): lunedì 1° dicembre Tempio crematorio Staglieno : giovedì 24 novembre; lunedì 12 gennaio 2026 Barriere antirumore - Autostrade : dicembre Cantieri e polveri (Certosa, Valpolcevera) : giovedì 26 febbraio e lunedì 2 marzo 2026.

Blue Ports, anche in Liguria il corso per certificare la competenza sulla transizione energetica nei porti

Corsi certificati a livello europeo per le competenze nei porti in materia di transizione energetica. Questo l'obiettivo di Blue Ports , acronimo di Blue Careers in Net Zero Energy Ports, un progetto che coinvolge cinque Paesi e otto partner. A coordinare le attività la Grecia con la Technical University of Crete e in particolare il Renewable and Sustainable Energy Systems Lab. Per l'Italia il partner è il Distretto Ligure delle Tecnologie Marine srl. I corsi riguardano sia le organizzazioni che operano nelle aree portuali o che le gestiscono, tra cui le **Autorità di sistema portuale** per i porti di piccole e medie dimensioni. I corsi, gratuiti, sono in partenza tra la fine del 2025 e l'inizio del 2026 e daranno la qualifica di Port Sustainability Operator o Port Sustainability Officer. Saranno corsi integrabili con l'attività lavorativa, le ore da dedicare allo studio varieranno tra una a tre ore alla settimana in media e dureranno all'incirca due mesi. L'Europa ospita oltre 1.200 porti garantendo 2,5 milioni posti di lavoro. Il trasporto marittimo rappresenta il 3-4% delle emissioni totali di CO2 dell'UE, di cui il 6-7% generate in banchina, aggravato da una rilevata carenza di conoscenze, competenze e capacità necessarie per gestire la transizione verde dei porti. L'obiettivo di Blue Ports è contribuire attraverso la formazione a ridurre l'impatto ambientale dei porti mantenendo competitività e offrendo opportunità di aggiornamento e riqualificazione al capitale umano. Davide Ritarossi, project manager del Dltm, spiega: «La certificazione sarà basata sulla ISO 17024, per cui su una normativa riconosciuta a livello internazionale per la qualificazione e certificazione del personale». L'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale aderirà al progetto con alcuni dei suoi dipendenti, ha anticipato nel video qui sotto la segretaria generale Federica Montaresi.



Porto di Genova, il nuovo segretario generale è Tito Vespasiani

Vespasiani, laureato in Giurisprudenza, ha una lunga esperienza nel sistema portuale italiano, ricoprendo più mandati da segretario generale alle Autorità Portuali di Ancona e Bari-Brindisi. Ha diretto aree chiave come bilancio, contabilità, regolamentazione delle imprese, gestione demanio marittimo e security portuale. Parallelamente ha svolto attività di docenza e formazione in diritto portuale e legislazione marittima, collaborando con istituti e università. È autore di due libri e numerose pubblicazioni sulla legislazione portuale. In carriera ha seguito percorsi di specializzazioni in gestione finanziaria, contrattualistica pubblica, project management, diritto internazionale del mare e ha studiato presso Port Authorities di Stati Uniti e Canada, analizzando modelli organizzativi e gestionali degli scali nordamericani. **Paroli**: "Scelta di merito e competenza" "La nomina di Tito Vespasiani - ha dichiarato il Presidente **Matteo Paroli** - rappresenta una scelta di merito e competenza. Il nostro obiettivo è costruire un'amministrazione portuale sempre più moderna, trasparente e capace di rispondere con rapidità e coerenza alle esigenze delle imprese e alle sfide del mercato globale. Con Vespasiani intendiamo rafforzare l'efficienza operativa del sistema e valorizzare la cultura amministrativa come leva strategica per la competitività dei nostri porti". Salis: "Cuore pulsante della città, buon lavoro" Silvia Salis, sindaca di Genova, ha rivolto a Vespasiani gli auguri di buon lavoro a nome dell'amministrazione comunale e ha dichiarato: "Il porto è il cuore pulsante della città e della nostra economia, il suo sviluppo rappresenta una delle più delicate sfide strategiche dalla nuova diga alle opportunità del Piano Regolatore Portuale, dalla transizione ecologica al rapporto sempre più stretto tra porto e tessuto urbano, ci attendono scelte importanti per costruire insieme una città e un porto moderni, sostenibili e capaci di generare benefici per tutti, con attenzione ai giovani e al loro futuro". Bucci: "Pronti a collaborare per la crescita dei nostri porti" Auguri di buon lavoro a nome della giunta anche da parte del presidente della Regione Maro Bucci: "Siamo pronti a collaborare e dialogare con lui e con le altre anime di questa fondamentale istituzione per contribuire alla crescita dei nostri porti, risorse di primaria importanza per rafforzare la leadership di Genova e della Liguria nel campo della logistica e della Blue economy". Il consigliere delegato allo sviluppo economico e ai porti, Alessio Piana, ha aggiunto: "Vespasiani, figura di esperienza, saprà garantire concretezza nella gestione del sistema portuale strategico. La Regione continuerà a collaborare con l'Autorità per rafforzare infrastrutture e competitività dei porti di Genova, Savona e Vado".



Vespasiani, laureato in Giurisprudenza, ha una lunga esperienza nel sistema portuale italiano, ricoprendo più mandati da segretario generale alle Autorità Portuali di Ancona e Bari-Brindisi. Ha diretto aree chiave come bilancio, contabilità, regolamentazione delle imprese, gestione demanio marittimo e security portuale. Parallelamente ha svolto attività di docenza e formazione in diritto portuale e legislazione marittima, collaborando con istituti e università. È autore di due libri e numerose pubblicazioni sulla legislazione portuale. In carriera ha seguito percorsi di specializzazioni in gestione finanziaria, contrattualistica pubblica, project management, diritto internazionale del mare e ha studiato presso Port Authorities di Stati Uniti e Canada, analizzando modelli organizzativi e gestionali degli scali nordamericani. **Paroli**: "Scelta di merito e competenza" "La nomina di Tito Vespasiani - ha dichiarato il Presidente Matteo Paroli - rappresenta una scelta di merito e competenza. Il nostro obiettivo è costruire un'amministrazione portuale sempre più moderna, trasparente e capace di rispondere con rapidità e coerenza alle esigenze delle imprese e alle sfide del mercato globale. Con Vespasiani intendiamo rafforzare l'efficienza operativa del sistema e valorizzare la cultura amministrativa come leva strategica per la competitività dei nostri porti". Salis: "Cuore pulsante della città, buon lavoro" Silvia Salis, sindaca di Genova, ha rivolto a Vespasiani gli auguri di buon lavoro a nome dell'amministrazione comunale e ha dichiarato: "Il porto è il cuore pulsante della città e della nostra economia, il suo sviluppo rappresenta una delle più delicate sfide strategiche dalla nuova diga alle opportunità del Piano Regolatore Portuale, dalla transizione ecologica al rapporto sempre più stretto tra porto e tessuto urbano, ci attendono scelte importanti per

Il Nautilus

Genova, Voltri

Comitato di Gestione AdSP MLO: Approvati bilancio previsionale 2026 e il Piano Operativo Triennale 2026-2028

Genova - Nella seduta odierna del Comitato di Gestione è stato approvato il bilancio di previsione 2026 che presenta entrate per un valore di 184,07 milioni di euro e interventi di spesa pari a 291,08 milioni di euro in gran parte connessi all'attuazione degli interventi infrastrutturali del programma delle opere ordinario e straordinario. Per quanto attiene alle entrate tributarie, nel 2026 si prevede un ammontare di risorse di 59,7 milioni di euro in considerazione dell'andamento dei traffici marittimi. Per quanto concerne la gestione del territorio demaniale, si prevedono valori dei canoni concessori assentiti con atto o licenza per 37,4 milioni di euro che sconta l'anticipazione al 2025 dell'effetto finanziario di canoni per licenza. Le entrate in conto capitale ammontano a 59,09 milioni di euro, essenzialmente derivanti da trasferimenti statali e regionali per 58,54 milioni di euro. Sul fronte delle spese, il bilancio 2026 prevede spese correnti pari a 99,91 milioni di euro e impegni di spesa in parte capitale per 174,12 milioni di euro, di cui 128,24 milioni circa destinati a opere, fabbricati e manutenzioni straordinarie, che si aggiungono a un programma straordinario da 3,57 miliardi e a opere ordinarie in corso per circa

727 milioni di euro. Tra i progetti strategici spiccano la Nuova Diga Foranea di Genova, il potenziamento della logistica ferroviaria e stradale, la digitalizzazione dei porti, la cybersecurity. L'impegno per la sostenibilità si concretizza attraverso i progetti "Green Ports" e "Agroalimentare", finanziati dal PNRR, per un totale di oltre 50 milioni di euro, oltre agli interventi di Cold Ironing (62 milioni di euro). Rilevanti gli investimenti nella digitalizzazione: sono previsti 4 milioni di euro per la realizzazione di un'infrastruttura wireless DAS 5G nei porti di Genova e Savona e 5 milioni di euro per interventi di Cybersecurity, Port Community System e servizi connessi. L'Ente continua a fronteggiare l'impatto del "caro materiali", con richieste di ristoro per oltre 120 milioni di euro, di cui più della metà già riconosciuti. Le spese contemplano inoltre 22,46 milioni per rimborso mutui e 21,97 milioni di immobilizzazioni materiali e immateriali. Nelle spese correnti particolare rilevanza è dedicata ai servizi di pubblica utilità, con la previsione di spese per pulizia e bonifica per 6,95 milioni di euro, spese per servizi di vigilanza per 6,31 milioni di euro, e spese per utenze portuali per 1,4 milioni di euro. Per quanto concerne le spese di personale, il bilancio di previsione 2026 contempla la completa attuazione del piano dei fabbisogni con la saturazione delle posizioni in pianta organica, previste in 335 unità. Sono inoltre previsti i contributi per 5,3 milioni di euro alle compagnie portuali ai sensi dell'art.17 comma 15bis della legge 84/94 e il contributo (1 milione di euro) per l'attività di manovra ferroviaria negli scali del sistema ai sensi della Legge di Bilancio 2025. Con riferimento ai programmi di opere, molto significativi sono gli



Genova - Nella seduta odierna del Comitato di Gestione è stato approvato il bilancio di previsione 2026 che presenta entrate per un valore di 184,07 milioni di euro e interventi di spesa pari a 291,08 milioni di euro in gran parte connessi all'attuazione degli interventi infrastrutturali del programma delle opere ordinario e straordinario. Per quanto attiene alle entrate tributarie, nel 2026 si prevede un ammontare di risorse di 59,7 milioni di euro in considerazione dell'andamento dei traffici marittimi. Per quanto concerne la gestione del territorio demaniale, si prevedono valori dei canoni concessori assentiti con atto o licenza per 37,4 milioni di euro che sconta l'anticipazione al 2025 dell'effetto finanziario di canoni per licenza. Le entrate in conto capitale ammontano a 59,09 milioni di euro, essenzialmente derivanti da trasferimenti statali e regionali per 58,54 milioni di euro. Sul fronte delle spese, il bilancio 2026 prevede spese correnti pari a 99,91 milioni di euro e impegni di spesa in parte capitale per 174,12 milioni di euro, di cui 128,24 milioni circa destinati a opere, fabbricati e manutenzioni straordinarie, che si aggiungono a un programma straordinario da 3,57 miliardi e a opere ordinarie in corso per circa 727 milioni di euro. Tra i progetti strategici spiccano la Nuova Diga Foranea di Genova, il potenziamento della logistica ferroviaria e stradale, la digitalizzazione dei porti, la cybersecurity. L'impegno per la sostenibilità si concretizza attraverso i progetti "Green Ports" e "Agroalimentare", finanziati dal PNRR, per un totale di oltre 50 milioni di euro, oltre agli interventi di Cold Ironing (62 milioni di euro). Rilevanti gli investimenti nella digitalizzazione: sono previsti 4 milioni di euro per la realizzazione di un'infrastruttura wireless DAS 5G nei porti di Genova e Savona e 5 milioni di euro per interventi di Cybersecurity, Port Community System e servizi connessi. L'Ente continua a fronteggiare l'impatto del "caro materiali", con richieste di ristoro per oltre 120 milioni di euro, di cui più della metà già riconosciuti. Le spese contemplano inoltre 22,46 milioni per rimborso mutui e 21,97 milioni di immobilizzazioni materiali e immateriali. Nelle spese correnti particolare rilevanza è dedicata ai servizi di pubblica utilità, con la previsione di spese per pulizia e bonifica per 6,95 milioni di euro, spese per servizi di vigilanza per 6,31 milioni di euro, e spese per utenze portuali per 1,4 milioni di euro. Per quanto concerne le spese di personale, il bilancio di previsione 2026 contempla la completa attuazione del piano dei fabbisogni con la saturazione delle posizioni in pianta organica, previste in 335 unità. Sono inoltre previsti i contributi per 5,3 milioni di euro alle compagnie portuali ai sensi dell'art.17 comma 15bis della legge 84/94 e il contributo (1 milione di euro) per l'attività di manovra ferroviaria negli scali del sistema ai sensi della Legge di Bilancio 2025. Con riferimento ai programmi di opere, molto significativi sono gli

Il Nautilus

Genova, Voltri

interventi del Programma Ordinario, che per gli scali di **Savona/Vado** Ligure e Genova prevedono una spesa di 72,44 milioni di euro a fronte di impegni previsti per il 2025 di 42,26 milioni di euro. Nel programma straordinario sono previsti impegni per oltre 41,12 milioni di euro. Si conferma la straordinaria capacità di spesa in opere e lavori con la previsione di flussi di cassa nel 2026 per 406,5 milioni di euro, risorse che vengono immesse nel sistema economico per le imprese aggiudicatrici dei lavori. L'ottimale gestione della spesa per investimenti conseguita dall'AdSP negli ultimi anni è evidente anche dall'analisi del trend degli avanzi di amministrazione: si è passati da un valore di circa 300 milioni di euro nel biennio 2017/2018 al valore presunto di 49,48 milioni di euro per il 2026. In merito ai programmi di sviluppo del sistema portuale, il Comitato ha approvato il Piano Operativo Triennale 2026-2028 (POT), primo documento programmatico dopo il rinnovo dei vertici dell'AdSP e strumento per l'applicazione delle strategie individuate. In coerenza con il Bilancio di Previsione 2026, le linee di intervento prevedono la prosecuzione degli investimenti in opere infrastrutturali, prima fra tutte la Nuova Diga foranea di Genova, per il potenziamento e la sostenibilità dei traffici, sia merci che passeggeri, con l'ampliamento di Ponte dei Mille Levante e interventi di integrazione della mobilità con aeroporto e ferrovia, e delle attività della cantieristica nell'area delle riparazioni navali di Genova, oltre a interventi nell'area savonese come il ripristino della banchina 32 e della scassa 33. Parallelamente si rafforza la competitività logistica attraverso il completamento degli ultimi miglia stradali e ferroviari, l'infrastrutturazione dei varchi di Ponente e San Benigno nel bacino di Sampierdarena e l'implementazione di politiche di incentivazione del trasporto ferroviario. Il POT accelera inoltre la trasformazione digitale con l'evoluzione del Port Community System, l'interoperabilità con i sistemi di controllo accessi e il PMIS e l'adozione dei servizi avanzati dell'Agenzia delle Dogane (AIDA) per la completa digitalizzazione dei controlli in uscita (port tracking). Sul fronte ambientale, il documento prevede l'elettificazione delle banchine, diffusi interventi di efficientamento energetico e l'implementazione di sistemi di monitoraggio e sensoristica smart. A supporto del lavoro portuale è previsto il rinnovo delle autorizzazioni ex art. 17 e la conferma delle misure di sostegno al settore, perseguendo la creazione di valore per il territorio e il sostegno all'occupazione connessa al porto e alla sua filiera. Il Comitato di Gestione ha altresì approvato, tra gli altri, un provvedimento riguardante la gestione e lo sviluppo delle aree portuali, con particolare attenzione alla continuità operativa del comparto delle riparazioni navali. È stato deliberato il rilascio a Ente Bacini S.r.l. della concessione demaniale marittima fino al 31 dicembre 2029 per l'intero compendio di 232.809 mq comprendente i cinque bacini di carenaggio del porto di Genova. La proroga, richiesta dalla società attualmente concessionaria fino al 2025, consente di allineare la durata della concessione ai tempi dei lavori pubblici sui bacini n. 4 e n. 5, previsti fino al 2029 nell'ambito del Programma Straordinario per le aree delle riparazioni navali. Nel corso dell'istruttoria è stata presentata una proposta alternativa da Amico & Co. S.p.A., relativa solo al bacino n. 1 e con richiesta di una concessione venticinquennale. Gli uffici competenti

Il Nautilus

Genova, Voltri

dell'Ente, a valle dell'istruttoria, hanno valutato preferibile la soluzione di Ente Bacini in quanto assicura gestione unitaria, continuità del servizio pubblico e coerenza con i lavori in corso, evitando frammentazioni operative. Poiché i lavori tra il 2025 e il 2029 ridurranno la piena operatività dei bacini, la concessione di breve durata è stata considerata la più adatta per accompagnare la fase di cantiere e consentire una successiva riorganizzazione complessiva del comparto. La proposta di Amico & Co., pur di valore industriale, è stata giudicata non rispondente alle attuali esigenze di interesse pubblico. Infine, il comitato ha deliberato favorevolmente in merito al rilascio delle autorizzazioni ex art. 24 ed ex art. 45bis del Codice della Navigazione. Il Presidente AdSP Matteo Paroli - «Il Comitato di Gestione di oggi rappresenta un passaggio fondamentale nel percorso che stiamo costruendo. Tutte le amministrazioni che ne fanno parte hanno confermato piena condivisione e coerenza rispetto alla visione strategica che guida la nostra azione. L'unanimità con cui sono stati approvati la nomina del dottor Vespasiani a Segretario Generale, il bilancio di previsione 2026, che delinea i programmi di investimenti in opere strategiche per il sistema portuale, e il Piano Operativo Triennale è la prova concreta di questa unità d'intenti. Desidero esprimere un sincero ringraziamento ai membri del Comitato per la qualità del confronto e il senso di responsabilità istituzionale dimostrato, così come agli uffici dell'Autorità per l'eccellente lavoro tecnico e di analisi che ha reso possibile raggiungere questi risultati. La coerenza, la condivisione e la professionalità che hanno caratterizzato questa giornata sono la base su cui continueremo a costruire, insieme, il futuro dell'Autorità di Sistema Portuale.».

Genova viaggia veloce: approvato Piano Operativo Triennale 2026-2028

GENOVA - 184,07 milioni di euro. Sono le entrate del bilancio di previsione 2026 approvato dal Comitato di Gestione dell'AdSp del mar Ligure occidentale. Gli interventi di spesa invece sono indicati in 291,08 milioni di euro in gran parte connessi all'attuazione degli interventi infrastrutturali del programma delle opere ordinario e straordinario. Tra le altre partite si può schematizzare così: entrate tributarie: nel 2026 si prevede un ammontare di risorse di 59,7 milioni di euro in considerazione dell'andamento dei traffici marittimi gestione del territorio demaniale: si prevedono valori dei canoni concessori assentiti con atto o licenza per 37,4 milioni di euro che sconta l'anticipazione al 2025 dell'effetto finanziario di canoni per licenza entrate in conto capitale: ammontano a 59,09 milioni di euro, essenzialmente derivanti da trasferimenti statali e regionali per 58,54 milioni di euro spese: il bilancio 2026 prevede spese correnti pari a 99,91 milioni di euro e impegni di spesa in parte capitale per 174,12 milioni di euro, di cui 128,24 milioni circa destinati a opere, fabbricati e manutenzioni straordinarie, che si aggiungono a un programma straordinario da 3,57 miliardi e a opere ordinarie in corso per

circa 727 milioni di euro "Il Comitato di Gestione di oggi rappresenta un passaggio fondamentale nel percorso che stiamo costruendo. Tutte le amministrazioni che ne fanno parte hanno confermato piena condivisione e coerenza rispetto alla visione strategica che guida la nostra azione" ha commentato il presidente Matteo Paroli. "L'unanimità con cui sono stati approvati la nomina del dottor Vespasiani a segretario generale, il bilancio di previsione 2026, che delinea i programmi di investimenti in opere strategiche per il sistema portuale, e il Piano Operativo Triennale è la prova concreta di questa unità d'intenti. Desidero esprimere un sincero ringraziamento ai membri del Comitato per la qualità del confronto e il senso di responsabilità istituzionale dimostrato, così come agli uffici dell'Autorità per l'eccellente lavoro tecnico e di analisi che ha reso possibile raggiungere questi risultati. La coerenza, la condivisione e la professionalità che hanno caratterizzato questa giornata sono la base su cui continueremo a costruire, insieme, il futuro dell'Autorità di Sistema portuale". Progetti e investimenti Tra i progetti strategici spiccano come noto la Nuova Diga Foranea di Genova, il potenziamento della logistica ferroviaria e stradale, la digitalizzazione dei porti, la cybersecurity. L'impegno per la sostenibilità si concretizza attraverso i progetti Green Ports e Agroalimentare, finanziati dal PNRR, per un totale di oltre 50 milioni di euro, oltre agli interventi di Cold Ironing (62 milioni di euro). Rilevanti gli investimenti nella digitalizzazione: sono previsti 4 milioni di euro per la realizzazione di un'infrastruttura wireless DAS 5G nei porti di Genova e Savona e 5 milioni di euro per interventi di Cybersecurity, Port Community System e servizi connessi. Spese Sul versante delle spese, l'ente portuale genovese continua a fronteggiare l'impatto



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

del caro materiali, con richieste di ristoro per oltre 120 milioni di euro, di cui più della metà già riconosciuti. Tra le altre voci: 22,46 milioni per rimborso mutui 21,97 milioni di immobilizzazioni materiali e immateriali spese correnti: particolare rilevanza è dedicata ai servizi di pubblica utilità, con la previsione di spese per pulizia e bonifica per 6,95 milioni di euro, spese per servizi di vigilanza per 6,31 milioni di euro, e spese per utenze portuali per 1,4 milioni di euro spese di personale: il bilancio di previsione 2026 contempla la completa attuazione del piano dei fabbisogni con la saturazione delle posizioni in pianta organica, previste in 335 unità Sono inoltre previsti i contributi per 5,3 milioni di euro alle compagnie portuali ai sensi dell'art.17 comma 15bis della legge 84/94 e il contributo (1 milione di euro) per l'attività di manovra ferroviaria negli scali del sistema ai sensi della Legge di Bilancio 2025. Se si guardano i programmi di opere, molto significativi sono gli interventi del Programma Ordinario, che per gli scali di Savona/Vado Ligure e Genova prevedono una spesa di 72,44 milioni di euro a fronte di impegni previsti per il 2025 di 42,26 milioni di euro, mentre nel programma straordinario sono previsti impegni per oltre 41,12 milioni di euro. Si conferma la straordinaria capacità di spesa in opere e lavori con la previsione di flussi di cassa nel 2026 per 406,5 milioni di euro, risorse che vengono immesse nel sistema economico per le imprese aggiudicatrici dei lavori. L'ottimale gestione della spesa per investimenti conseguita dall'AdSp negli ultimi anni è evidente anche dall'analisi del trend degli avanzi di amministrazione: si è passati da un valore di circa 300 milioni di euro nel biennio 2017/2018 al valore presunto di 49,48 milioni di euro per il 2026. Piano Operativo Triennale 2026-2028 In merito ai programmi di sviluppo del sistema portuale, il Comitato ha approvato il Piano Operativo Triennale 2026-2028 (POT), primo documento programmatico dopo il rinnovo dei vertici dell'AdSp e strumento per l'applicazione delle strategie individuate. In coerenza con il Bilancio di Previsione 2026, le linee di intervento prevedono la prosecuzione degli investimenti in opere infrastrutturali, prima fra tutte la Nuova Diga foranea di Genova, per il potenziamento e la sostenibilità dei traffici, sia merci che passeggeri, con l'ampliamento di Ponte dei Mille Levante e interventi di integrazione della mobilità con aeroporto e ferrovia, e delle attività della cantieristica nell'area delle riparazioni navali di Genova, oltre a interventi nell'area savonese come il ripristino della banchina 32 e della scassa 33. Parallelamente si rafforza la competitività logistica attraverso il completamento degli ultimi miglia stradali e ferroviari, l'infrastrutturazione dei varchi di Ponente e San Benigno nel bacino di Sampierdarena e l'implementazione di politiche di incentivazione del trasporto ferroviario. Il POT accelera inoltre la trasformazione digitale con l'evoluzione del Port Community System, l'interoperabilità con i sistemi di controllo accessi e il PMIS e l'adozione dei servizi avanzati dell'Agenzia delle Dogane (AIDA) per la completa digitalizzazione dei controlli in uscita (port tracking). Sul fronte ambientale, il documento prevede l'elettrificazione delle banchine, diffusi interventi di efficientamento energetico e l'implementazione di sistemi di monitoraggio e sensoristica smart. A supporto del lavoro portuale è previsto il rinnovo delle autorizzazioni ex art. 17 e la conferma delle misure di sostegno al settore, perseguendo la creazione

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

di valore per il territorio e il sostegno all'occupazione connessa al porto e alla sua filiera. Riparazioni navali e concessioni Il Comitato di Gestione ha altresì approvato, tra gli altri, un provvedimento riguardante la gestione e lo sviluppo delle aree portuali, con particolare attenzione alla continuità operativa del comparto delle riparazioni navali. È stato deliberato il rilascio a Ente Bacini S.r.l. della concessione demaniale marittima fino al 31 Dicembre 2029 per l'intero compendio di 232.809 mq comprendente i cinque bacini di carenaggio del porto di Genova. La proroga, richiesta dalla società attualmente concessionaria fino al 2025, consente di allineare la durata della concessione ai tempi dei lavori pubblici sui bacini n. 4 e n. 5, previsti fino al 2029 nell'ambito del Programma Straordinario per le aree delle riparazioni navali. Nel corso dell'istruttoria è stata presentata una proposta alternativa da Amico & Co. S.p.A., relativa solo al bacino n. 1 e con richiesta di una concessione venticinquennale. Gli uffici competenti dell'Ente, a valle dell'istruttoria, hanno valutato preferibile la soluzione di Ente Bacini in quanto assicura gestione unitaria, continuità del servizio pubblico e coerenza con i lavori in corso, evitando frammentazioni operative. Poiché i lavori tra il 2025 e il 2029 ridurranno la piena operatività dei bacini, la concessione di breve durata è stata considerata la più adatta per accompagnare la fase di cantiere e consentire una successiva riorganizzazione complessiva del comparto. La proposta di Amico & Co., pur di valore industriale, è stata giudicata non rispondente alle attuali esigenze di interesse pubblico. Infine, il comitato ha deliberato favorevolmente in merito al rilascio delle autorizzazioni ex art. 24 ed ex art. 45bis del Codice della Navigazione.

Sea Reporter

Genova, Voltri

Falteri, Federlogistica-Confrtrasporto: "Vespasiani scelta di altissima professionalità per i porti di Genova e Savona"

«La nomina di Tito Vespasiani alla carica di Segretario Generale dei Porti di Genova e Savona è frutto di una scelta di grande qualità e di alta professionalità» Ad affermarlo è Davide Falteri, Presidente di Federlogistica-Confrtrasporto: "Vespasiani - sottolinea - è tra i migliori tecnici del nostro Paese nel campo della pianificazione portuale e della gestione delle infrastrutture marittime, una figura capace di unire visione strategica, competenza e profonda conoscenza dei sistemi logistici». «A nome di Federlogistica-Confrtrasporto - aggiunge Falteri - rivolgo al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Matteo Paroli**, il nostro apprezzamento per una decisione lungimirante e al dottor Vespasiani i migliori auguri di buon lavoro, nella certezza che saprà contribuire in modo determinante allo sviluppo e alla competitività del sistema portuale ligure e nazionale».

Sea Reporter

Falteri, Federlogistica-Confrtrasporto: "Vespasiani scelta di altissima professionalità per i porti di Genova e Savona"



10/31/2025 17:01 Redazione Seareporter

«La nomina di Tito Vespasiani alla carica di Segretario Generale dei Porti di Genova e Savona è frutto di una scelta di grande qualità e di alta professionalità» Ad affermarlo è Davide Falteri, Presidente di Federlogistica-Confrtrasporto: "Vespasiani - sottolinea - è tra i migliori tecnici del nostro Paese nel campo della pianificazione portuale e della gestione delle infrastrutture marittime, una figura capace di unire visione strategica, competenza e profonda conoscenza dei sistemi logistici». «A nome di Federlogistica-Confrtrasporto - aggiunge Falteri - rivolgo al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Matteo Paroli, il nostro apprezzamento per una decisione lungimirante e al dottor Vespasiani i migliori auguri di buon lavoro, nella certezza che saprà contribuire in modo determinante allo sviluppo e alla competitività del sistema portuale ligure e nazionale».

Informatore Navale

La Spezia

La Spezia Container Terminal: il 3 novembre entrerà in funzione il nuovo gate automatizzato del terminal spezzino

Un passo avanti nella digitalizzazione del terminal gateway del Gruppo Contship in ottica di miglioramento dell'efficienza e della sicurezza delle operazioni di accesso. Al via il nuovo gate automatizzato LSCT un'ulteriore tappa nel percorso di digitalizzazione e innovazione del Gruppo Contship. Il progetto, sviluppato in collaborazione con l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale** e con un partner tecnologico di rilievo internazionale, ha l'obiettivo di rendere la procedura di ingresso al terminal più rapida, sicura ed efficiente, migliorando la qualità complessiva del servizio offerto agli autotrasportatori. Un ulteriore importante beneficio riguarda la sostenibilità ambientale: tempi di sosta più brevi comporteranno infatti minori emissioni. Dotato di quattro corsie di accesso, è in grado di accogliere ogni tipologia di traffico, inclusi i carichi eccezionali. Il nuovo **sistema** impiega telecamere ad alta risoluzione e tecnologie di riconoscimento ottico dei caratteri (OCR), integrate nel software GOS (Gate Operating System) del gate che interagisce con il TOS (Terminal Operating System) di LSCT. Le informazioni raccolte consentono di effettuare automaticamente le verifiche tecniche necessarie per l'accesso dei mezzi e dei relativi carichi all'area operativa, garantendo alti livelli di accuratezza e rendendo l'intero processo più fluido. Le infrastrutture includono portali OCR per il rilevamento di tutte le informazioni dei contenitori trasportati, telecamere LPR per il riconoscimento delle targhe dei mezzi; le corsie di accesso/uscita sono dotate di totem interattivi, interfono, sbarre, semafori e pese. Tali impianti consentiranno quindi agli autotrasportatori di completare le procedure di gate-in in modo autonomo e sicuro. L'avvio è stato preceduto da una serie di test effettuati durante l'estate e proseguiti fino a ottobre, con risultati positivi ottenuti anche grazie alla collaborazione degli autotrasportatori. "Questo progetto rappresenta il primo tassello nel percorso di innovazione del nostro gateway della Spezia" - ha dichiarato Matthieu Gassel, CEO di Contship. - "Si tratta di un investimento significativo, orientato alla semplificazione delle procedure di accesso e di miglioramento dell'efficienza delle nostre operazioni in terminal. Desidero ringraziare l'**Autorità** di **Sistema Portuale** e il Team LSCT coinvolto per il raggiungimento di questo importante obiettivo". La nuova infrastruttura conferma il ruolo di riferimento di La Spezia Container Terminal nel panorama terminalistico nazionale, contribuendo alla modernizzazione e alla competitività del Porto della Spezia e, più in generale, del **sistema portuale** del Mediterraneo.

Informatore Navale	
La Spezia Container Terminal: il 3 novembre entrerà in funzione il nuovo gate automatizzato del terminal spezzino	
10/31/2025 13:04	
<p>Un passo avanti nella digitalizzazione del terminal gateway del Gruppo Contship in ottica di miglioramento dell'efficienza e della sicurezza delle operazioni di accesso. Al via il nuovo gate automatizzato LSCT un'ulteriore tappa nel percorso di digitalizzazione e innovazione del Gruppo Contship. Il progetto, sviluppato in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e con un partner tecnologico di rilievo internazionale, ha l'obiettivo di rendere la procedura di ingresso al terminal più rapida, sicura ed efficiente, migliorando la qualità complessiva del servizio offerto agli autotrasportatori. Un ulteriore importante beneficio riguarda la sostenibilità ambientale: tempi di sosta più brevi comporteranno infatti minori emissioni. Dotato di quattro corsie di accesso, è in grado di accogliere ogni tipologia di traffico, inclusi i carichi eccezionali. Il nuovo sistema impiega telecamere ad alta risoluzione e tecnologie di riconoscimento ottico dei caratteri (OCR), integrate nel software GOS (Gate Operating System) del gate che interagisce con il TOS (Terminal Operating System) di LSCT. Le informazioni raccolte consentono di effettuare automaticamente le verifiche tecniche necessarie per l'accesso dei mezzi e dei relativi carichi all'area operativa, garantendo alti livelli di accuratezza e rendendo l'intero processo più fluido. Le infrastrutture includono portali OCR per il rilevamento di tutte le informazioni dei contenitori trasportati, telecamere LPR per il riconoscimento delle targhe dei mezzi; le corsie di accesso/uscita sono dotate di totem interattivi, interfono, sbarre, semafori e pese. Tali impianti consentiranno quindi agli autotrasportatori di completare le procedure di gate-in in modo autonomo e sicuro. L'avvio è stato preceduto da una serie di test effettuati durante l'estate e proseguiti fino a ottobre, con risultati positivi ottenuti anche grazie alla collaborazione degli autotrasportatori. "Questo progetto rappresenta il primo tassello nel percorso di innovazione del nostro gateway della Spezia" - ha dichiarato Matthieu Gassel, CEO di Contship. - "Si tratta di un investimento significativo, orientato alla semplificazione delle procedure di accesso e di miglioramento dell'efficienza delle nostre operazioni in terminal. Desidero ringraziare l'Autorità di Sistema Portuale e il Team LSCT coinvolto per il raggiungimento di questo importante obiettivo". La nuova infrastruttura conferma il ruolo di riferimento di La Spezia Container Terminal nel panorama terminalistico nazionale, contribuendo alla modernizzazione e alla competitività del Porto della Spezia e, più in generale, del sistema portuale del Mediterraneo.</p>	

LSCT: al via il nuovo gate automatizzato

31 ottobre 2025 - Entrerà in funzione il 3 novembre il nuovo gate automatizzato del La Spezia Container Terminal (LSCT), un'infrastruttura che rappresenta un'ulteriore tappa nel percorso di digitalizzazione e innovazione del terminal spezzino del Gruppo Contship. Il progetto, sviluppato in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale e con un partner tecnologico di rilievo internazionale, ha l'obiettivo di rendere la procedura di ingresso al terminal più rapida, sicura ed efficiente, migliorando la qualità complessiva del servizio offerto agli autotrasportatori. Un ulteriore importante beneficio riguarda la sostenibilità ambientale: tempi di sosta più brevi comporteranno infatti minori emissioni. Dotato di quattro corsie di accesso, è in grado di accogliere ogni tipologia di traffico, inclusi i carichi eccezionali. Il nuovo sistema impiega telecamere ad alta risoluzione e tecnologie di riconoscimento ottico dei caratteri (OCR), integrate nel software GOS (Gate Operating System) del gate che interagisce con il TOS (Terminal Operating System) di LSCT. Le informazioni raccolte consentono di effettuare automaticamente le verifiche tecniche necessarie per l'accesso dei mezzi e dei relativi carichi all'area operativa, garantendo alti livelli di accuratezza e rendendo l'intero processo più fluido. Le infrastrutture includono portali OCR per il rilevamento di tutte le informazioni dei contenitori trasportati, telecamere LPR per il riconoscimento delle targhe dei mezzi; le corsie di accesso/uscita sono dotate di totem interattivi, interfono, sbarre, semafori e pese. Tali impianti consentiranno quindi agli autotrasportatori di completare le procedure di gate-in in modo autonomo e sicuro.



Ravenna Today

Ravenna

Nuovo terminal crociere, Ancisi (LpRa): "Gara d'appalto revocata per il Parco delle Dune. Che fine farà?"

Il progetto del parco dovrebbe interessare un'area complessiva di 18 ettari a Porto Corsini, ma **Autorità Portuale** "ha revocato gli atti della gara", riferisce il consigliere di Lista per Ravenna Che fine ha fatto il Parco delle Dune di Porto Corsini? Se lo chiede il consigliere comunale di Lista per Ravenna, Alvaro Ancisi, che presenta sul tema un'interrogazione question time. Ricordando che "per realizzare il nuovo Terminal Crociere di Porto Corsini in costruzione, vengono cementificati 18,2 ettari sulla riva del mare", il consigliere d'opposizione precisa che come compensazione è stato pensato il Parco delle Dune "Composto, su un'area di 18 ettari, dalle dune e radure poste tra il terminal e l'abitato, da molti anni abbandonate allo squallore e all'indecenza, sarebbe stata così generata un'Infrastruttura Verde con cui riconfigurare gli spazi aperti, valorizzare l'ambiente e il contesto e fornire beni ecologici e culturali per il benessere dei cittadini. Per affidarne i lavori - sottolinea Ancisi - sulla base di un progetto da circa 10 milioni di euro, l'**Autorità Portuale** di Ravenna aveva indetto, il 27 marzo scorso, una gara d'appalto, dando finalmente il via ad un'opera lungamente osannata, tra gli altri, dall'amministrazione comunale". "Il 7 maggio la stessa **Autorità** ha però revocato gli atti della gara, impegnandosi, con una gara successiva, ad appaltare solo la parte ben poco ambientale del progetto, pari ai 6 ettari attigui al terminal, in cui realizzare, a suo beneficio, parcheggi, opere stradali e ciclopedonali, strutture di servizio, ecc., direttamente utili a favorire transito, sosta e accessi di pullman e bus, taxi, shuttle e mezzi privati fin sotto le banchine - afferma il consigliere di LpRa - Il provvedimento nulla dice sulla sorte o malasorte dei 12 ettari a servizio anche del paese, vero cuore del Parco delle Dune, comprendenti, tra l'altro, una piazza d'ingresso e una piazza anfiteatro, coi gradoni formati dalle pendenze delle dune, un grande prato centrale, coi gradoni di legno vista mare, e piantumazioni, nella fascia vicina alla pineta, di 681 tra pini domestici, aceri, frassini e 3.681 tra olivelli, ligustri e ginepri, questi sì capaci di abbassare le emissioni di gas a effetto serra". "Dunque, Porto Corsini becca e bastonata, altroché compensata, benché minimamente, dei danni subiti dal traffico abnorme che il terminal crociere gli scarica addosso. Il tutto taciuto all'informazione pubblica, perfino al Consiglio comunale - conclude Ancisi - Di qui la richiesta di conoscere dal sindaco quali le ragioni del suo silenzio e le sue valutazioni sul da farsi".



10/31/2025 16:24

Il progetto del parco dovrebbe interessare un'area complessiva di 18 ettari a Porto Corsini, ma **Autorità Portuale** "ha revocato gli atti della gara", riferisce il consigliere di Lista per Ravenna Che fine ha fatto il Parco delle Dune di Porto Corsini? Se lo chiede il consigliere comunale di Lista per Ravenna, Alvaro Ancisi, che presenta sul tema un'interrogazione question time. Ricordando che "per realizzare il nuovo Terminal Crociere di Porto Corsini in costruzione, vengono cementificati 18,2 ettari sulla riva del mare", il consigliere d'opposizione precisa che come compensazione è stato pensato il Parco delle Dune "Composto, su un'area di 18 ettari, dalle dune e radure poste tra il terminal e l'abitato, da molti anni abbandonate allo squallore e all'indecenza, sarebbe stata così generata un'Infrastruttura Verde con cui riconfigurare gli spazi aperti, valorizzare l'ambiente e il contesto e fornire beni ecologici e culturali per il benessere dei cittadini. Per affidarne i lavori - sottolinea Ancisi - sulla base di un progetto da circa 10 milioni di euro, l'**Autorità Portuale** di Ravenna aveva indetto, il 27 marzo scorso, una gara d'appalto, dando finalmente il via ad un'opera lungamente osannata, tra gli altri, dall'amministrazione comunale". "Il 7 maggio la stessa **Autorità** ha però revocato gli atti della gara, impegnandosi, con una gara successiva, ad appaltare solo la parte ben poco ambientale del progetto, pari ai 6 ettari attigui al terminal, in cui realizzare, a suo beneficio, parcheggi, opere stradali e ciclopedonali, strutture di servizio, ecc., direttamente utili a favorire transito, sosta e accessi di pullman e bus, taxi, shuttle e mezzi privati fin sotto le banchine - afferma il consigliere di LpRa - Il provvedimento nulla dice sulla sorte o malasorte dei 12 ettari a servizio anche del paese, vero cuore del Parco delle

Campionato Italiano Team Race Under 17: nel Day 1 brillano il Circolo Velico Ravennate e la Fraglia Vela Riva

A Marina di Ravenna il Campionato Italiano Team Race Under 17, evento organizzato dal Circolo Velico Ravennate in collaborazione con la Federazione Italiana Vela, ha avuto inizio oggi venerdì 31 ottobre. L'evento s'è disputato utilizzando una flotta di RS Feva messa a disposizione dalla Federvela, la manifestazione conta sulla partecipazione di alcuni tra gli yacht club più attivi, e rappresentativi, del movimento velico italiano. Durante la prima giornata, svoltasi all'interno delle dighe grazie al supporto della Capitaneria di Porto e dell'Autorità di Sistema Portuale, Ufficiali di Regata e concorrenti hanno dovuto affrontare condizioni quasi prive di vento. Le operazioni si sono quindi svolte a rilento, con il Comitato di Regata, guidato da Riccardo Incerti, sempre pronto a cogliere ogni minima brezza per avviare le numerose prove in programma. Al termine della giornata inaugurale si sono conclusi complessivamente cinque match che hanno messo in luce l'eccellente preparazione degli equipaggi del Circolo Velico Ravennate e della Fraglia Vela Riva. "A una sola settimana dal Trofeo Raul Gardini torniamo a organizzare un evento di team race, questa volta utilizzando un doppio giovanile come l'RS Feva e in piena collaborazione con la Federazione Italiana Vela: siamo molto contenti di questa unione di intenti, perchè, al pari della Federvela, crediamo molto in questa disciplina tattica e aggregativa. Peccato per il meteo di oggi, che ha smorzato l'azione, ma confidiamo nei giorni a venire per disputare regate appassionanti e divertenti" ha commentato il Direttore Sportivo del Circolo Velico Ravennate, Jacopo Pasini.



A Marina di Ravenna il Campionato Italiano Team Race Under 17, evento organizzato dal Circolo Velico Ravennate in collaborazione con la Federazione Italiana Vela, ha avuto inizio oggi venerdì 31 ottobre. L'evento s'è disputato utilizzando una flotta di RS Feva messa a disposizione dalla Federvela, la manifestazione conta sulla partecipazione di alcuni tra gli yacht club più attivi, e rappresentativi, del movimento velico italiano. Durante la prima giornata, svoltasi all'interno delle dighe grazie al supporto della Capitaneria di Porto e dell'Autorità di Sistema Portuale, Ufficiali di Regata e concorrenti hanno dovuto affrontare condizioni quasi prive di vento. Le operazioni si sono quindi svolte a rilento, con il Comitato di Regata, guidato da Riccardo Incerti, sempre pronto a cogliere ogni minima brezza per avviare le numerose prove in programma. Al termine della giornata inaugurale si sono conclusi complessivamente cinque match che hanno messo in luce l'eccellente preparazione degli equipaggi del Circolo Velico Ravennate e della Fraglia Vela Riva. "A una sola settimana dal Trofeo Raul Gardini torniamo a organizzare un evento di team race, questa volta utilizzando un doppio giovanile come l'RS Feva e in piena collaborazione con la Federazione Italiana Vela: siamo molto contenti di questa unione di intenti, perchè, al pari della Federvela, crediamo molto in questa disciplina tattica e aggregativa. Peccato per il meteo di oggi, che ha smorzato l'azione, ma confidiamo nei giorni a venire per disputare regate appassionanti e divertenti" ha commentato il Direttore Sportivo del Circolo Velico Ravennate, Jacopo Pasini.

Ancisi (Lista per Ravenna): "Rinviata a chissà quando la realizzazione del Parco delle Dune a Porto Corsini"

Sospesa la realizzazione del Parco delle Dune a Porto Corsini ? Il capogruppo di Lista per Ravenna, Alvaro Ancisi, ha presentato un question time per chiedere chiarimenti sulla questione, dopo che l'**Autorità Portuale** ha revocato il bando per la realizzazione dell'area verde a servizio della località. «Per realizzare il nuovo Terminal Crociere di Porto Corsini in costruzione, vengono cementificati 18,2 ettari sulla riva del mare. I siti della Rete Natura 2000 "Pineta di Casalborsetti, Pineta Staggioni, Duna di Porto" distano circa 200 metri. Il Parco del Delta del Po, con la stazione San Vitale e Pialasse di Ravenna, circa 150 metri» riassume Ancisi. «Per arrivare ed uscire dal terminal occorre attraversare, a 200 metri di distanza, Porto Corsini, passando esclusivamente sulla via Molo San Filippo, molto stretta e priva di uno spazio ciclo-pedonale continuo. Aggiungendo il già esorbitante traffico locale, si è calcolato che vi transitino annualmente 600 mila mezzi a motore di ogni genere e peso. Questo dato crescerà però di molto, visto che sono previsti nel 2026, con un aumento del 57,9%, 390 mila passeggeri, che alimenteranno viepiù una bolla d'aria soffocante e tossica. Gli abitanti patiscono inoltre una maggiore rumorosità, consentita fino a 60 decibel di giorno e a 50 di notte. La Corte dei Conti, precisando che, in questi casi, "la normativa ambientale prevede misure di compensazione dei costi sociali", richiama gli enti pubblici territoriali ad impegnarsi perché siano effettuati "interventi in grado di apportare benefici compensativi alla collettività"». Terminal Crociere in costruzione «Nessuna "compensazione" ha finora ottenuto Porto Corsini, bensì la promessa che sarebbe diventata, entro il 30 giugno 2026, la nuova "Porta a mare" di Ravenna, realizzando il Parco delle Dune, "un cuore articolato e verde" (così definito nel progetto). Composto, su un'area di 18 ettari, dalle dune e radure poste tra il terminal e l'abitato, da molti anni abbandonate allo squallore e all'indecenza, sarebbe stata così generata "un'Infrastruttura Verde con cui riconfigurare gli spazi aperti, valorizzare l'ambiente e il contesto" e fornire "beni ecologici e culturali per il benessere dei cittadini". Per affidarne i lavori, sulla base di un progetto da circa 10 milioni di euro, l'**Autorità Portuale** di Ravenna aveva indetto, il 27 marzo scorso, una gara d'appalto, dando finalmente il via ad un'opera lungamente osannata, tra gli altri, dall'amministrazione comunale». Parco delle Dune oggi Il bando di gara revocato: «Il 7 maggio la stessa **Autorità** ha però revocato gli atti della gara, impegnandosi, con una gara successiva, ad appaltare solo la parte ben poco ambientale del progetto, pari ai 6 ettari attigui al terminal, in cui realizzare, a suo beneficio, parcheggi, opere stradali e ciclopedonali, strutture di servizio, ecc., direttamente utili a favorire transito, sosta e accessi di pullman e bus, taxi, shuttle e mezzi privati fin sotto le banchine. Il provvedimento nulla dice sulla sorte o malasorte dei 12 ettari a servizio anche del paese, vero cuore



Sospesa la realizzazione del Parco delle Dune a Porto Corsini ? Il capogruppo di Lista per Ravenna, Alvaro Ancisi, ha presentato un question time per chiedere chiarimenti sulla questione, dopo che l'Autorità Portuale ha revocato il bando per la realizzazione dell'area verde a servizio della località. «Per realizzare il nuovo Terminal Crociere di Porto Corsini in costruzione, vengono cementificati 18,2 ettari sulla riva del mare. I siti della Rete Natura 2000 "Pineta di Casalborsetti, Pineta Staggioni, Duna di Porto" distano circa 200 metri. Il Parco del Delta del Po, con la stazione San Vitale e Pialasse di Ravenna, circa 150 metri» riassume Ancisi. «Per arrivare ed uscire dal terminal occorre attraversare, a 200 metri di distanza, Porto Corsini, passando esclusivamente sulla via Molo San Filippo, molto stretta e priva di uno spazio ciclo-pedonale continuo. Aggiungendo il già esorbitante traffico locale, si è calcolato che vi transitino annualmente 600 mila mezzi a motore di ogni genere e peso. Questo dato crescerà però di molto, visto che sono previsti nel 2026, con un aumento del 57,9%, 390 mila passeggeri, che alimenteranno viepiù una bolla d'aria soffocante e tossica. Gli abitanti patiscono inoltre una maggiore rumorosità, consentita fino a 60 decibel di giorno e a 50 di notte. La Corte dei Conti, precisando che, in questi casi, "la normativa ambientale prevede misure di compensazione dei costi sociali", richiama gli enti pubblici territoriali ad impegnarsi perché siano effettuati "interventi in grado di apportare benefici compensativi alla collettività"». Terminal Crociere in costruzione «Nessuna "compensazione" ha finora ottenuto Porto Corsini, bensì la promessa che sarebbe diventata, entro il 30 giugno 2026, la nuova "Porta a mare" di Ravenna, realizzando il Parco delle Dune.

del Parco delle Dune, comprendenti, tra l'altro, una piazza d'ingresso e una piazza anfiteatro, coi gradoni formati dalle pendenze delle dune, un grande prato centrale, coi gradoni di legno vista mare, e piantumazioni, nella fascia vicina alla pineta, di 681 tra pini domestici, aceri, frassini e 3.681 tra olivelli, ligustri e ginepri, questi sì capaci di abbassare le emissioni di gas a effetto serra. Dunque, Porto Corsini becca e bastonata, altroché "compensata", benché minimamente, dei danni subiti dal traffico abnorme che il terminal crociere gli scarica addosso. Il tutto taciuto all'informazione pubblica, perfino al Consiglio comunale. Di qui la richiesta di conoscere dal sindaco quali le ragioni del suo silenzio e le sue valutazioni sul da farsi.».

Campionato Italiano Team Race Under 17: brillano il Circolo Velico Ravennate e la Fraglia Vela Riva

Ha avuto inizio a Marina di Ravenna il Campionato Italiano Team Race Under 17, evento organizzato dal Circolo Velico Ravennate in collaborazione con la Federazione Italiana Vela. Disputata utilizzando una flotta di RS Feva messa a disposizione dalla Federvela, la manifestazione conta sulla partecipazione di alcuni tra gli yacht club più attivi, e rappresentativi, del movimento velico italiano. Nel corso del Day 1, andato in scena all'interno delle dighe grazie all'appoggio della Capitaneria di Porto e dell'Autorità di Sistema Portuale, Ufficiali di Regata e partecipanti hanno dovuto fare i conti con la quasi totale assenza di vento: operazioni di conseguenza rallentate e Comitato di Regata, guidato da Riccardo Incerti, pronto a sfruttare ogni refolo per dare il via ai numerosi voli previsti. Al tirar delle somme la giornata inaugurale si è chiusa con un totale di cinque match completati, regate che hanno evidenziato l'ottimo stato di forma delle compagini del Circolo Velico Ravennate e della Fraglia Vela Riva. "A una sola settimana dal Trofeo Raul Gardini torniamo a organizzare un evento di team race, questa volta utilizzando un doppio giovanile come l'Rs Feva e in piena collaborazione con la Federazione Italiana Vela: siamo molto contenti di questa unione di intenti, perchè, al pari della Federvela, crediamo molto in questo disciplina tattica e aggregativa. Peccato per il meteo di oggi, che ha smorzato l'azione, ma confidiamo nei giorni a venire per disputare regate appassionanti e divertenti" ha commentato il Direttore Sportivo del Circolo Velico Ravennate, Jacopo Pasini.



In due si gettano da cargo, sono entrambi sempre dispersi

Proseguono le ricerche nel porto di Livorno. Sono entrambi sempre dispersi i due migranti che ieri si sono buttati in mare, nel porto di Livorno, da un cargo danese dopo essere stati scoperti a bordo della nave. Le ricerche dei due migranti, e non uno solo come comunicato inizialmente ieri dal prefetto, motivo per cui era stata data la notizia di un morto, sono riprese da stamani alle 6:30. Da quanto emerso secondo alcune testimonianze uno dei due sarebbe stato risucchiato dalle eliche di una nave in transito mentre l'altro sarebbe stato perso di vista. Per questo si sarebbe poi diffusa la notizia di un morto e un disperso. Le ricerche di sommozzatori dei vigili del fuoco e capitaneria sono rese difficoltose dalla limacciosità delle acque portuali.



In due si gettano da cargo, sono entrambi sempre dispersi

10/31/2025 17:05

Proseguono le ricerche nel porto di Livorno. Sono entrambi sempre dispersi i due migranti che ieri si sono buttati in mare, nel porto di Livorno, da un cargo danese dopo essere stati scoperti a bordo della nave. Le ricerche dei due migranti, e non uno solo come comunicato inizialmente ieri dal prefetto, motivo per cui era stata data la notizia di un morto, sono riprese da stamani alle 6:30. Da quanto emerso secondo alcune testimonianze uno dei due sarebbe stato risucchiato dalle eliche di una nave in transito mentre l'altro sarebbe stato perso di vista. Per questo si sarebbe poi diffusa la notizia di un morto e un disperso. Le ricerche di sommozzatori dei vigili del fuoco e capitaneria sono rese difficoltose dalla limacciosità delle acque portuali.

Informare

Livorno

Aumento del traffico semestrale delle merci nei porti toscani

Nei primi sei mesi del 2025 a **Livorno** è stata registrata una crescita del +2,0% e a Piombino del +4,9%. Nella prima metà del 2025 i porti gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale hanno movimentato un traffico delle merci pari a 19,8 milioni di tonnellate, con una crescita del +2,6% sul primo semestre dello scorso anno a cui hanno concorso tutti gli scali che ricadono nella giurisdizione dell'ente. Il **porto di Livorno** ha contribuito al totale con 15,2 milioni di tonnellate movimentate, con un aumento del 2,0% trainato dal rialzo delle merci containerizzate che hanno totalizzato 4,0 milioni di tonnellate (+13,9%) con una movimentazione di contenitori pari a 365.513 teu (+11,8%), inclusi 313.018 teu in import-export (+7,3%) e 52.495 teu in trasbordo (+48,7%). Più moderata la crescita del traffico dei rotabili con 7,7 milioni di tonnellate (+1,3%), mentre le merci convenzionali sono diminuite del -3,2% scendendo a 977mila tonnellate. Il traffico di auto nuove ha segnato una flessione del -9,9% a 238mila veicoli. In calo anche le rinfuse liquide con quasi 2,2 milioni di tonnellate (-13,6%), di cui 321mila tonnellate di petrolio greggio (-37,1%), 1,1 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-15,8%), 353mila tonnellate di prodotti chimici (+15,5%), 231mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (+0,7%) e 129mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+11,8%). Nel comparto delle rinfuse secche il dato complessivo è stato di 359mila tonnellate (+16,5%), tra cui 189mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+7,4%), 52mila tonnellate di cereali (+703,6%), 40mila tonnellate di prodotti chimici (-42,5%), 17mila tonnellate di prodotti metallurgici (+60,7%), 11mila tonnellate di carbone e lignite (+226,1%) e 49mila tonnellate di altre rinfuse solide (+19,4%). Nei primi sei mesi del 2025 il **porto di Piombino** ha movimentato 3,3 milioni di tonnellate di carichi (+4,9%), di cui quasi 1,4 milioni di tonnellate di rotabili (+2,2%), 1,4 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+15,2%) e 460mila tonnellate di rinfuse solide (-12,2%). In crescita anche il traffico delle merci nei porti dell'Isola d'Elba dove sono state movimentate quasi 1,4 milioni di tonnellate di carichi (+2,8%). Quanto al traffico dei passeggeri, nel primo semestre di quest'anno il traffico dei crocieristi nel **porto di Livorno** è stato di 307mila unità (-10,3%), mentre quello dei passeggeri dei servizi di linea è ammontato a quasi 1,1 milioni di unità (+1,8%). A Piombino i passeggeri dei traghetti sono rimasti stabili così come i crocieristi, con totali che sono risultati pari rispettivamente ad oltre 1,2 milioni e 5mila unità. All'Isola d'Elba i passeggeri dei traghetti sono stati oltre 1,2 milioni (+1,2%) e i crocieristi 11mila (+6,5%).



Nei primi sei mesi del 2025 a Livorno è stata registrata una crescita del +2,0% e a Piombino del +4,9%. Nella prima metà del 2025 i porti gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale hanno movimentato un traffico delle merci pari a 19,8 milioni di tonnellate, con una crescita del +2,6% sul primo semestre dello scorso anno a cui hanno concorso tutti gli scali che ricadono nella giurisdizione dell'ente. Il porto di Livorno ha contribuito al totale con 15,2 milioni di tonnellate movimentate, con un aumento del 2,0% trainato dal rialzo delle merci containerizzate che hanno totalizzato 4,0 milioni di tonnellate (+13,9%) con una movimentazione di contenitori pari a 365.513 teu (+11,8%), inclusi 313.018 teu in import-export (+7,3%) e 52.495 teu in trasbordo (+48,7%). Più moderata la crescita del traffico dei rotabili con 7,7 milioni di tonnellate (+1,3%), mentre le merci convenzionali sono diminuite del -3,2% scendendo a 977mila tonnellate. Il traffico di auto nuove ha segnato una flessione del -9,9% a 238mila veicoli. In calo anche le rinfuse liquide con quasi 2,2 milioni di tonnellate (-13,6%), di cui 321mila tonnellate di petrolio greggio (-37,1%), 1,1 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-15,8%), 353mila tonnellate di prodotti chimici (+15,5%), 231mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (+0,7%) e 129mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+11,8%). Nel comparto delle rinfuse secche il dato complessivo è stato di 359mila tonnellate (+16,5%), tra cui 189mila tonnellate di minerali e materiali da costruzione (+7,4%), 52mila tonnellate di cereali (+703,6%), 40mila tonnellate di prodotti chimici (-42,5%), 17mila tonnellate di prodotti metallurgici (+60,7%), 11mila tonnellate di carbone e lignite (+226,1%) e 49mila tonnellate di altre rinfuse solide (+19,4%). Nei primi sei mesi del 2025 il porto di Piombino ha movimentato 3,3 milioni di tonnellate di carichi (+4,9%), di cui quasi 1,4 milioni di tonnellate di rotabili (+2,2%), 1,4 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+15,2%) e 460mila tonnellate di rinfuse solide (-12,2%). In crescita anche il traffico

Autospurgo pizzicato mentre scarica rifiuti in un tombino all'Elba

Lo faceva anche per far sparire dall'Irpef quasi 200mila euro di ricavi **LIVORNO**. Anziché portarli alla discarica autorizzata, i rifiuti liquidi li stavano scaricando in un tombino della fognatura "bianca" (per la raccolta dell'acqua piovana). Un autospurgo è stato sorpreso mentre stava compiendo questo scarico illecito nel territorio del Comune di **Porto Azzurro (Livorno)**: a scovarlo sono stati i finanziari della Sezione Operativa Navale di Portoferraio, impegnati in attività di polizia ambientale. Ne è seguita una denuncia all'autorità giudiziaria: nel mirino il rappresentante legale della società. È da aggiungere che l'episodio ha insinuato nelle Fiamme Gialle della Compagnia di Portoferraio il fondato sospetto che potesse esserci dietro qualcos'altro: ad esempio, l'intenzione di nascondere i ricavi derivanti da alcune prestazioni e dunque conseguire in tal modo un risparmio delle imposte da pagare. È stata dunque aperta un'attività ispettiva nei riguardi della società in questione: grazie a un articolato studio della documentazione fiscale e di quella contabile, oltre che da una serie di molteplici riscontri economico-finanziari, secondo la Guardia di Finanza è stato possibile arrivare a ricostruire che non erano stati dichiarati proventi per un ammontare di oltre 190mila euro. L'espedito era semplice: in sostanza, è emerso - viene fatto rilevare - dal lavoro delle Fiamme Gialle che la società offriva il servizio di raccolta e smaltimento di acque reflue in genere ad abitazioni per lo più ad abitazioni private ottenendo dai proprietari il pagamento senza rilasciare nessun documento fiscale o amministrativi, e andando poi a sversare il contenuto nei vari accessi alle fognature esenti sul territorio elbano. È stata decisiva, secondo quanto raccontano i finanziari, la possibilità di utilizzare lo strumento delle indagini bancarie: in tal modo è stato possibile ricostruire che dalla società e dai due soci in amministrazione congiunta erano state compiute «consistenti operazioni in accredito non adeguatamente giustificate dai contribuenti». Non solo: prezioso è stato l'ausilio fornito dal sistema di videosorveglianza in uso al Comune di **Porto Azzurro**, che ha permesso di individuare ulteriori 14 analoghi episodi verificatisi tra i mesi di marzo e aprile scorsi. La Guardia di Finanza tiene a sottolineare che questo è «il risultato del quotidiano coordinamento tra la componente terrestre e la componente aeronavale, capace di accrescere ancor di più la peculiare trasversalità operativa dell'azione della Guardia di Finanza». Dal quartier generale delle Fiamme Gialle si rivendica il «costante impegno nella tutela degli operatori economici rispettosi delle leggi, della salute e della sicurezza dei cittadini: viene sottolineato che tali sforzi continueranno, «nell'ottica di combattere gli insidiosi fenomeni dell'evasione fiscale e dell'inquinamento ambientale, che rappresentano un costante moltiplicatore di illegalità». Come sempre, la Finanza tiene a precisare che il procedimento penale è «ancora nella fase delle indagini



Lo faceva anche per far sparire dall'Irpef quasi 200mila euro di ricavi **LIVORNO**. Anziché portarli alla discarica autorizzata, i rifiuti liquidi li stavano scaricando in un tombino della fognatura "bianca" (per la raccolta dell'acqua piovana). Un autospurgo è stato sorpreso mentre stava compiendo questo scarico illecito nel territorio del Comune di Porto Azzurro (Livorno): a scovarlo sono stati i finanziari della Sezione Operativa Navale di Portoferraio, impegnati in attività di polizia ambientale. Ne è seguita una denuncia all'autorità giudiziaria: nel mirino il rappresentante legale della società. È da aggiungere che l'episodio ha insinuato nelle Fiamme Gialle della Compagnia di Portoferraio il fondato sospetto che potesse esserci dietro qualcos'altro: ad esempio, l'intenzione di nascondere i ricavi derivanti da alcune prestazioni e dunque conseguire in tal modo un risparmio delle imposte da pagare. È stata dunque aperta un'attività ispettiva nei riguardi della società in questione: grazie a un articolato studio della documentazione fiscale e di quella contabile, oltre che da una serie di molteplici riscontri economico-finanziari, secondo la Guardia di Finanza è stato possibile arrivare a ricostruire che non erano stati dichiarati proventi per un ammontare di oltre 190mila euro. L'espedito era semplice: in sostanza, è emerso - viene fatto rilevare - dal lavoro delle Fiamme Gialle che la società offriva il servizio di raccolta e smaltimento di acque reflue in genere ad abitazioni per lo più ad abitazioni private ottenendo dai proprietari il pagamento senza rilasciare nessun documento fiscale o amministrativi, e andando poi a sversare il contenuto nei vari accessi alle fognature esenti sul territorio elbano. È stata decisiva, secondo quanto raccontano i finanziari, la possibilità di utilizzare lo strumento delle indagini bancarie: in tal modo è stato possibile ricostruire che dalla società e dai due soci in amministrazione congiunta erano state compiute «consistenti operazioni in accredito non adeguatamente giustificate dai contribuenti». Non solo: prezioso è stato l'ausilio fornito dal sistema di

La Gazzetta Marittima

Livorno

preliminari e che la responsabilità degli indagati sarà definitivamente accertata solo all'esito di sentenza irrevocabile di condanna».

Messaggero Marittimo

Livorno

Livorno, proseguono le ricerche dei due uomini dispersi in mare nel porto

LIVORNO Proseguono senza sosta le operazioni di ricerca dei due uomini scomparsi ieri nelle acque del porto di Livorno. L'allarme è scattato intorno alle 13 di giovedì, quando, nei pressi dell' accosto 22 del bacino di evoluzione del canale industriale, due persone di nazionalità straniera si sono gettate in mare nel tentativo di sottrarsi ai controlli dopo essere state rinvenute clandestinamente a bordo della nave Stena Shipper. Secondo le prime ricostruzioni, i due che si sarebbero dichiarati di nazionalità marocchina sono stati visti nuotare in direzione del canale industriale, per poi scomparire alla vista. Da quel momento, nonostante l'immediato avvio delle ricerche, di loro non si hanno più notizie. Le operazioni, coordinate dalla Sala Operativa della Direzione Marittima di Livorno, interessano l'intero bacino portuale e le aree limitrofe. In campo le unità navali della Guardia Costiera, le motovedette dei Vigili del Fuoco, insieme ai mezzi dei Piloti del Porto e dei rimorchiatori che stanno setacciando le acque. Le attività di ricerca continueranno fino al tramonto, compatibilmente con le condizioni di visibilità e meteo-marine, nella speranza di individuare tracce utili per il ritrovamento dei dispersi.

Messaggero Marittimo.it



Livorno, proseguono le ricerche dei due uomini dispersi in mare nel porto

LIVORNO -- Proseguono senza sosta le operazioni di ricerca dei due uomini scomparsi ieri nelle acque del porto di Livorno. L'allarme è scattato intorno alle 13 di giovedì, quando, nei pressi dell'accosto 22 del bacino di evoluzione del canale industriale, due persone di nazionalità straniera si sono gettate in mare nel tentativo di sottrarsi ai controlli dopo essere state rinvenute clandestinamente a bordo della nave Stena Shipper.

Secondo le prime ricostruzioni, i due -- che si sarebbero dichiarati di nazionalità marocchina -- sono stati visti nuotare in direzione del canale industriale, per poi scomparire alla vista. Da quel momento, nonostante l'immediato avvio delle ricerche, di loro non si hanno più notizie.

Le operazioni, coordinate dalla Sala Operativa della Direzione Marittima di Livorno, interessano l'intero bacino portuale e le aree limitrofe. In campo le unità navali della Guardia Costiera, le motovedette dei Vigili del Fuoco, insieme ai mezzi dei Piloti del Porto e dei rimorchiatori che stanno setacciando le acque.

Il Messaggero Marittimo - I contenuti sono di proprietà dell'editore e sono vietate le riproduzioni non autorizzate. Copyright © 2017 - Editoriale Comunitario Editore s.p.a. - Sede sociale: Piazza Cavour, 10 - Livorno (LI) - P.IVA: 04562420471 - P.IE: 04562420471 - Capitale Sociale € 1.000.000.000 - Direzione Generale

Messaggero Marittimo

Livorno

Livorno, tensione sindacale in TDT

LIVORNO Sale il livello di tensione al terminal container TDT del porto di Livorno. Dopo "settimane di appelli rimasti inascoltati" così come recita un comunicato ufficiale, Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti annunciano nuove iniziative di protesta per denunciare il sottodimensionamento del personale e le carenze nella manutenzione dei mezzi operativi. La decisione è arrivata al termine del tavolo di raffreddamento svoltosi presso l'Autorità di Sistema portuale, convocato dopo la proclamazione dello stato di agitazione del 22 Ottobre. "Purtroppo spiegano i segretari Giuseppe Gucciardo (Filt-Cgil), Dino Keszei (Fit-Cisl) e Gianluca Vianello (Uiltrasporti) dall'incontro a Palazzo Rosciano non sono arrivate le risposte attese dall'azienda. La situazione resta critica e il livello della protesta sarà inevitabilmente innalzato". Secondo le organizzazioni sindacali, TDT, società partecipata dal gruppo Grimaldi, si troverebbe in una condizione di carenza strutturale di personale che mette a rischio la sicurezza e l'efficienza operativa del terminal. A ciò si aggiungerebbe una manutenzione insufficiente dei mezzi di lavoro, problema che da mesi sostengono i sindacati non riceve la dovuta attenzione da parte della dirigenza. "L'azienda continua a ignorare le nostre richieste aggiungono i rappresentanti sindacali ma non intendiamo fermarci: nei prossimi giorni saranno programmate nuove iniziative di mobilitazione". La vertenza, che coinvolge uno dei principali terminal del porto labronico, rischia ora di entrare in una fase di ulteriore irrigidimento, con ripercussioni sulle attività operative e sui rapporti tra lavoratori e azienda.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il Comune aggiorna il Piano asfalti 2025: Le strade da sistemare passano da 42 a 58, l'investimento sale a 6 milioni

L'assessore Stefano Tombolini ha parlato di «parola d'ordine "manutenzioni"» rimarcando il nuovo metodo di programmazione imposto dall'amministrazione. Il sindaco Daniele Silveti ha indicato nel quartiere del Piano San Lazzaro «la priorità» ANCONA - Il Comune di Ancona implementa il piano asfalti 2025, passando da 42 vie a 58. L'investimento cresce invece di due milioni arrivando a sei. Nel complesso si parla di circa 99.000 mq, con un costo di 77,30 euro al metro quadro. Fino a oggi sono stati eseguiti 19 interventi, per un totale di oltre 37mila metri quadrati e un importo di oltre 1,5 milioni di euro. Le cifre sono state fornite questa mattina, venerdì 31 ottobre, durante la conferenza stampa tenuta a Palazzo del Popolo per aggiornare la cittadinanza sullo stato dell'arte del programma di lavori straordinari annunciato lo scorso marzo. Tante le strade fatte, altrettante quelle ancora da fare. Via De Gasperi Sia il sindaco Daniele Silveti che l'assessore ai lavori pubblici Stefano Tombolini, assieme al dirigente Stefano Capannelli e all'ingegnere del Comune Giorgio Calavalle hanno tenuto a rimarcare come il programma degli interventi non si limita alla riparazione delle tanto odiate buche, ma basa tutto su un processo

coordinato e pianificato di valutazione della criticità di una determinata strada, svolto dagli uffici comunali e che, infatti, privilegia il rifacimento dei manti e dei sottofondi stradali, in modo da garantire una maggiore durata nel tempo. La scelta, detta ancora in altre parole, è insomma quella di «intervenire con criterio e non in maniera episodica, dando priorità alle strade più ammalorate e alle situazioni in cui la sicurezza della circolazione richiede un intervento urgente». Di seguito la tabella dei lavori già completati. Piano asfalti 2025, la tabella delle vie completate e i relativi importi Secondo Stefano Tombolini l'incontro di oggi è stato « uno step intermedio che serve per rendere più tangibile quelle che sono le attività che la cittadinanza si aspetta da noi, quello che facciamo e cosa devono aspettarsi da questa amministrazione». Poi ha aggiunto: «In tante parti della città ci sono dei cantieri aperti. In tante altre parti della città ne apriremo ancora se le situazioni metereologiche ce lo consentiranno». Dunque «il progetto che avevamo fatto a inizio 2025 è davvero una grande cosa e stiamo andando avanti. Stiamo affidando parte dei cantieri, altri sono in corso di gara. Non stiamo andando piano contrariamente a quello che alcuni pensano. Quest'anno contiamo di fare 100.000 mq e ancora di più nei prossimi anni». Tombolini ha poi voluto rimarcare chiaramente un concetto: «La nostra parola chiave è "manutenzione". Veniamo da un percorso passato in cui questo non era tra i vocaboli privilegiati, noi invece vogliamo fare manutenzione diffusa e trasversale. Grazie al sindaco per lo stimolo e la concretezza che ci dà». Via Torrioni Daniele Silveti dal canto suo ha esordito portando numeri: «Sette mesi fa abbiamo annunciato 4 milioni di finanziamento a marzo. Nel frattempo



L'assessore Stefano Tombolini ha parlato di «parola d'ordine "manutenzioni"» rimarcando il nuovo metodo di programmazione imposto dall'amministrazione. Il sindaco Daniele Silveti ha indicato nel quartiere del Piano San Lazzaro «la priorità» ANCONA - Il Comune di Ancona implementa il piano asfalti 2025, passando da 42 vie a 58. L'investimento cresce invece di due milioni arrivando a sei. Nel complesso si parla di circa 99.000 mq, con un costo di 77,30 euro al metro quadro. Fino a oggi sono stati eseguiti 19 interventi, per un totale di oltre 37mila metri quadrati e un importo di oltre 1,5 milioni di euro. Le cifre sono state fornite questa mattina, venerdì 31 ottobre, durante la conferenza stampa tenuta a Palazzo del Popolo per aggiornare la cittadinanza sullo stato dell'arte del programma di lavori straordinari annunciato lo scorso marzo. Tante le strade fatte, altrettante quelle ancora da fare. Via De Gasperi Sia il sindaco Daniele Silveti che l'assessore ai lavori pubblici Stefano Tombolini, assieme al dirigente Stefano Capannelli e all'ingegnere del Comune Giorgio Calavalle hanno tenuto a rimarcare come il programma degli interventi non si limita alla riparazione delle tanto odiate buche, ma basa tutto su un processo coordinato e pianificato di valutazione della criticità di una determinata strada, svolto dagli uffici comunali e che, infatti, privilegia il rifacimento dei manti e dei sottofondi stradali, in modo da garantire una maggiore durata nel tempo. La scelta, detta ancora in altre parole, è insomma quella di «intervenire con criterio e non in maniera episodica, dando priorità alle strade più ammalorate e alle situazioni in cui la sicurezza della circolazione richiede un intervento urgente». Di seguito la tabella dei lavori già completati. Piano asfalti

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

sono stati fatti, su 99mila mq, poco meno di 40mila mq. Questo ci permette di dire che, in realtà, ad alcune strade non terminate ma già programmate ne aggiungiamo altre portando l'investimento a 6 milioni. Il che vuol dire che da 42 passiamo a 58 strade». Il primo cittadino indica anche la priorità: «Piazza Ugo Bassi e il Piano San Lazzaro. Nel quartiere stiamo lavorando in modo incessante, dal punto di vista delle manutenzioni di ogni tipo, a cui vanno aggiunti i lavori dei sottoservizi in via Torresi». Tutto ciò senza dimenticare «i borghi. Penso all'asfalto lungo la strada di Sappanico, Varano, strada del Carmine, via Flaminia e via della Grotta. Strade asfaltate per 1,6milioni». Stefano Capannelli La fascia tricolore spiega anche che «via Isonzo sarà interessata da una prossima conferenza stampa con Viva Servizi, in quanto sono emerse criticità per i lavori dei sottoservizi vari. Per cui la progettazione si è dovuta rifare per interferenze». In conclusione «il piano asfalti è diffuso e veniamo incontro a tutti i cittadini. Le strade vengono attentamente valutate in base alla criticità, poi si programmano i lavori e si dispone il finanziamento. Dopo anni di non manutenzione, o comunque di scelte differenti, noi stiamo investendo». Giorgio Calavalle Il dirigente Stefano Capannelli e l'ingegnere comunale Giorgio Calavalle hanno poi illustrate le varie vie e i lotti in questione. Di seguito la tabella con tutti gli interventi in programma e da completare. Piano asfalti 2025, la tabella delle vie da completare entro marzo 2026 e i relativi importi Detto ciò tuttavia un discorso a parte meritano le vie del porto, di proprietà del Comune ma per cui vale il principio del cofinanziamento con l'Autorità portuale, in base a una convenzione sottoscritta tempo fa dal sindaco Daniele Silvetti con il presidente dell'Adsp Vincenzo Garofalo. Via Einaudi è dunque inserita nel lotto 3, ed è al momento in corso la gara di appalto indetta dall'Autorità di sistema, ma che vede comunque il Comune come stazione appaltante. Per via Einaudi l'ente locale verserà 480mila euro del milione circa necessario al completamento dell'opera. Il resto, come detto, spetterà all'Adsp. I lavori dovrebbero iniziare a dicembre 2025 per concludersi a febbraio 2026, ma è probabile che il via effettivo, causa il clima invernale, slitti direttamente al 2026. Situazione completamente differente invece per via Mattei, con la parte che va da Torrette al porto già completata dal Comune e l'altra, spettante all'Adsp per la convenzione sopra citata, che deve ancora essere finanziata. Ciò dovrebbe accadere nel 2026. La cifra prevista è in questo caso è di circa 1,2milioni. Probabile infine che altre strade portuali vengano aggiunte nel Piano asfalti del 2026.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Piano asfalti 2025, 6 milioni di euro di lavori. Daniele Silvetti: «Manutenzioni straordinarie, non rattoppi» (VIDEO)

Il sindaco di Ancona ha sottolineato che gli investimenti riguarderanno anche il porto, grazie a un'intesa firmata con il presidente **Vincenzo Garofalo** che permetterà di intervenire sulle grandi arterie viarie della zona ANCONA - Questa mattina, venerdì 31 ottobre, il sindaco Daniele Silvetti, assieme all'assessore ai Lavori pubblici Stefano Tombolini hanno fatto il punto sul Piano asfalti 2025, annunciando di averlo incrementato. Nato nel marzo scorso il documento prevedeva il rifacimento di 42 vie per 4 milioni di euro. Adesso il piano è stato esteso a 58 strade, il che ha portato l'investimento a 6 milioni di euro. Fino a ora sono state completate 19 vie, per un totale di 1,5 milioni di euro. Video popolari.



Capo Stato Maggiore, 'essere pronti, un dovere verso il Paese'

Generale Portolano ad Ascoli, giuramento volontari ferma breve "Essere pronti non significa desiderare il conflitto, ma assicurare la forza operativa e la coesione delle Forze Armate". Lo ha detto il Capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Antonio Portolano presente stamani ad Ascoli Piceno, in occasione della cerimonia di giuramento dei volontari del secondo blocco 2025, al cospetto del ministro della Difesa Guido Crosetto. Due ricorrenze si sono intrecciate oggi: il giuramento dei giovani soldati e la Giornata delle Medaglie d'Oro al Valore Militare, simbolo del legame tra chi ha sacrificato la vita per la Patria e chi oggi ne raccoglie l'eredità. Martedì prossimo, il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella sarà al porto di Ancona in occasione della Giornata dell'Unità nazionale e delle Forze armate. Portolano ha sottolineato la responsabilità che attende la nuova generazione di militari, chiamata a operare in un contesto globale segnato da "rapide trasformazioni geopolitiche e tecnologiche" e da una pace "fragile e minacciata da guerre convenzionali e ibride". Il Capo di Stato Maggiore ha richiamato l'importanza della formazione e dell'addestramento "che non si improvvisano ma si costruiscono giorno dopo giorno", ponendo l'accento su competenze tecniche, pensiero critico e leadership. Ha ricordato come la tecnologia, dall'intelligenza artificiale ai sistemi satellitari, potrà potenziare le capacità operative, ma "saranno sempre coraggio, perizia e iniziativa personale a fare la differenza".



Primo Magazine

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ANCONA: INCONTRO DI BENVENUTO CON I COMANDANTI DELLE NAVI ETNA E MARTINENGO

31 ottobre 2025 - Benvenuti alle navi della Marina Militare Etna e Martinengo nel porto di Ancona. Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico, Vincenzo Garofalo, e il Segretario generale Adsp, Salvatore Minervino, hanno incontrato, nella sede dell'Ente, il Comandante di nave Etna, Capitano di Vascello Alessandro De Lucia, e il Comandante di nave Martinengo, Capitano di Fregata Marco Cassetta. Le due navi sono attraccate al Porto antico in vista della Giornata dell'unità nazionale e delle forze armate alla cui cerimonia del 4 Novembre parteciperà il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. Ai due Comandanti, il Presidente Garofalo ha espresso il benvenuto dell'Autorità di sistema portuale e di tutta la comunità del porto di Ancona. Ha accompagnato la visita il tradizionale scambio del crest.



Il 4 novembre "Giorno dell'Unità nazionale e Giornata delle Forze Armate" caserme aperte e navi visitabili

In occasione delle celebrazioni per il Giorno dell'Unità nazionale e Giornata delle Forze Armate in programma il 4 novembre prossimo e che vedrà la presenza nella nostra città del Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella e del Ministro alla Difesa, Guido Crosetto, a margine della cerimonia ufficiale che si terrà al **Porto** antico, sono previste tutta una serie di iniziative. Tra queste la possibilità di visitare le caserme e le navi della Marina Militare ancorate al Molo Rizzo. Questi gli appuntamenti per il giorno 4 novembre: Caserme aperte: Stazione "Principale" Carabinieri Ancona - Via Montagnola dalle ore 9.30 alle 12.30 Caserma "Paolini" Guardia di Finanza - Piazza del Plebiscito - dalle ore 9.30 alle ore 12.30 e dalle ore 14.30 alle ore 16.30 Navi della Marina Militare: **Porto** Antico - Molo Rizzo dalle 15.00 alle ore 18.00 visita a bordo sulle seguenti navi: Nave Etna della Marina Militare Nave Martinengo della Marina Militare Nave Gregoretti della Capitaneria di **Porto** Palazzo del Popolo il 3 e il 4 novembre sarà illuminato con il tricolore. Il 4 novembre al termine della cerimonia al **Porto** Antico, sorvolo ed esibizione delle Frece Tricolori. La cittadinanza potrà seguire la celebrazione tramite un maxi schermo appositamente installato in P.zza Roma . La manifestazione sarà trasmessa in diretta dalla RAI. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 31-10-2025 alle 14:10 sul giornale del 03 novembre 2025 0 letture Commenti.



Piano Asfalti 2025: i lavori programmati e quelli eseguiti al 31 ottobre 2025

Prosegue il Piano Asfalti 2025, il programma di riqualificazione della rete viaria cittadina che ha l'obiettivo di migliorare in modo stabile le condizioni delle strade urbane e delle frazioni. Tra gli interventi già eseguiti nel 2025 e quelli da eseguire con la programmazione prevista fino a marzo 2026, l'impegno economico è di quasi 6 milioni di euro su una superficie complessiva di oltre 90 mila metri quadrati. Avevamo promesso un rendiconto periodico e lo avevamo già annunciato a marzo di quest'anno: un piano di interventi su 42 strade per un investimento di 4 milioni e mezzo di euro. "Oggi - ha detto il sindaco Daniele Silvetti - presentiamo il riepilogo di quanto è stato realizzato finora e, allo stesso tempo, aggiungiamo nuove vie e nuovi interventi di asfaltatura. L'investimento complessivo sale così a 6 milioni di euro. Si tratta di lavori distribuiti in tutte le zone della città: dai borghi al Piano, e quindi non solo in centro storico. Questo permette ai cittadini di vedere con chiarezza quante risorse vengono impiegate per rendere le strade più sicure e pienamente percorribili. Quando parlo di interventi sulle strade, mi riferisco in particolare a manutenzioni straordinarie, non semplicemente a piccoli rattoppi o ordinaria amministrazione. È un programma significativo, che riguarda l'intera città e anche l'area portuale. Proprio con l'Autorità portuale abbiamo infatti siglato un protocollo d'intesa per asfaltare le principali arterie di accesso al porto, fondamentali per le attività produttive del nostro territorio". L'azione è orientata a rispondere alle condizioni della rete stradale così come si sono sedimentate nel tempo e alla necessità di recuperare una manutenzione strutturale programmata, a lungo rinviata. Il costo medio stimato degli interventi è di 77,30 euro al metro quadrato "La parola d'ordine - ha detto l'assessore ai Lavori pubblici Stefano Tombolini - è "manutenzione". Vogliamo realizzare una manutenzione diffusa e trasversale, partendo dalle principali piattaforme stradali, cioè le arterie più utilizzate, per arrivare a intervenire anche sulle strade dei centri storici, sugli accessi alle scuole, sugli edifici scolastici e su molte altre situazioni". Il programma in corso non si limita alla riparazione localizzata delle buche, ma si fonda su un approccio coordinato e pianificato, che privilegia il rifacimento dei manti e dei sottofondi stradali in modo da garantire una maggiore durata nel tempo. La scelta è quella di intervenire con criterio e non in maniera episodica, dando priorità alle strade più ammalorate e alle situazioni in cui la sicurezza della circolazione richiede un intervento urgente. In alcuni casi si procede con il rifacimento completo, in altri con interventi parziali o con la risistemazione della pavimentazione in pietra dove il contesto storico lo richiede. La definizione delle priorità, in base alla valutazione tecnica condotta dagli uffici comunali, che hanno analizzato lo stato della rete viaria e individuato i tratti in cui l'usura



Prosegue il Piano Asfalti 2025, il programma di riqualificazione della rete viaria cittadina che ha l'obiettivo di migliorare in modo stabile le condizioni delle strade urbane e delle frazioni. Tra gli interventi già eseguiti nel 2025 e quelli da eseguire con la programmazione prevista fino a marzo 2026, l'impegno economico è di quasi 6 milioni di euro su una superficie complessiva di oltre 90 mila metri quadrati. Avevamo promesso un rendiconto periodico e lo avevamo già annunciato a marzo di quest'anno: un piano di interventi su 42 strade per un investimento di 4 milioni e mezzo di euro. "Oggi - ha detto il sindaco Daniele Silvetti - presentiamo il riepilogo di quanto è stato realizzato finora e, allo stesso tempo, aggiungiamo nuove vie e nuovi interventi di asfaltatura. L'investimento complessivo sale così a 6 milioni di euro. Si tratta di lavori distribuiti in tutte le zone della città: dai borghi al Piano, e quindi non solo in centro storico. Questo permette ai cittadini di vedere con chiarezza quante risorse vengono impiegate per rendere le strade più sicure e pienamente percorribili. Quando parlo di interventi sulle strade, mi riferisco in particolare a manutenzioni straordinarie, non semplicemente a piccoli rattoppi o ordinaria amministrazione. È un programma significativo, che riguarda l'intera città e anche l'area portuale. Proprio con l'Autorità portuale abbiamo infatti siglato un protocollo d'intesa per asfaltare le principali arterie di accesso al porto, fondamentali per le attività produttive del nostro territorio". L'azione è orientata a rispondere alle condizioni della rete stradale così come si sono sedimentate nel tempo e alla necessità di recuperare una manutenzione strutturale programmata, a lungo rinviata. Il costo medio stimato degli interventi è di 77,30 euro al metro quadrato "La parola d'ordine - ha detto l'assessore ai Lavori pubblici Stefano Tombolini - è "manutenzione". Vogliamo realizzare una manutenzione diffusa e trasversale, partendo dalle principali piattaforme stradali, cioè le arterie più

nel tempo risulta più marcata. Fino alla data di oggi, nel 2025 sono stati eseguiti 19 interventi , per un totale di oltre 37 mila metri quadrati e un importo di oltre 1,5 milioni di euro. I tratti interessati sono distribuiti in tutta la città, a partire dai borghi e dalle periferie (Varano, Sappanico, Posatora, via della Grotta, via del Carmine), fino al centro (via Veneto, via Fazioli), alle strade di accesso, come via Flaminia, e alle zone che si trovano tra il Piano san Lazzaro e il centro città (via De Gasperi, via XXV Aprile). Il cronoprogramma prosegue nei prossimi mesi (2025-2026) su 28 tratti e sarà strutturato concretamente in base alle condizioni meteo e alla tipologia del manto stradale (asfalto/sampietrini), interessando porzioni di strade con il criterio del maggiore o minore ammaloramento. In particolare, già dal mese di novembre sono previsti affidamenti per interverrà in porzioni di strade, le più ammalorate, che si trovano nel centro storico (via Matas, via Bernabei, via Fanti e via Matteotti, dove il manto stradale è costituito da Sanpietrini Da novembre a marzo sull'Asse nord sud sarà effettuata, tra l'altro, la manutenzione dei giunti. Da fine febbraio/marzo si proseguirà a Candia, in parte di via Saline e via Torresi, nelle vie Circonvallazione, De Bosis, Del Carmine, Einaudi, Magenta, Panoramica, Patrizi, Santo Stefano, Ranieri, Piazza Pezzotti, e a Varano. Si proseguirà a gennaio 2026 con le vie Birarelli e Del Commercio. A febbraio gli interventi saranno programmati su alcuni tratti di via Albertini, BuoZZi, Fabriano, Marsigliani e Recanati. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 31-10-2025 alle 14:46 sul giornale del 03 novembre 2025 0 letture.

Italia nostra Ancona: "Chi può credere alle garanzie dell'Autorità Portuale?"

L'ultima intervista pubblicata oggi del presidente della **Autorità Portuale** (AP) merita una risposta puntuale su alcuni argomenti dell'intervento: -il porto crocieristico sul molo Clementino non è previsto dal tuttora vigente PRG del porto e quindi oggi non potrebbe comunque essere realizzato, qualunque fosse il parere della VIA VAS; -il nuovo PRG del porto, in attesa di approvazione, prevede la nuova zona dove trasferire l'approdo per le navi, tra la banchina Marche e la nuova "penisola"; la persistenza della previsione del molo Clementino come hub crocieristico nel nuovo PRG del porto è stata già contestata come un doppiante incongruente ed in assenza, comunque, della approvazione VIA VAS i tempi di realizzazione non sarebbero molto diversi, considerato anche le vertenze giudiziarie che ne seguirebbero; - le garanzie sulla non pericolosità furono fornite dalla **autorità portuale** ormai qualche anno fa e sono state sonoramente sconfessate dalla commissione nazionale VIA VAS e prima ancora dalla Regione Marche che ha imposto tale valutazione. Tanto è vero che la **Autorità Portuale** deve ancora fornire risposta alla Commissione Nazionale come ammesso dal presidente AP; -il Piano sull'Inquinamento Ambientale (PIA) di Ancona ha dimostrato il contributo negativo anche del traffico marittimo sulla salute dei cittadini di Ancona con 110 morti in più rispetto al numero atteso, causa superamento dei livelli consentiti dall'OMS dal 2021. Il PIA è stato commissionato e pagato anche dalla AP quindi oggi i suoi risultati non vengono rispettati da chi li ha pagati? Chi deve essere convinta della bontà dell'hub sul Molo Clementino è la popolazione di Ancona che nelle amministrative del 2023 ha premiato il candidato sindaco che aveva assunto impegni precisi. Impegni rispettati con prese di posizioni ufficiali della Giunta Comunale incidenti anche sulle procedure, ad esempio, del nuovo PRG. Ridurre il tutto ad una "posizione dubbiosa" non corrisponde alla verità amministrativa ed è anche offensiva per la amministrazione comunale e per i cittadini di Ancona che la hanno eletta. Siamo indubbiamente in presenza di una campagna di pressione sulla amministrazione comunale e sul suo sindaco, a tutela non della salute dei cittadini ma di interessi economici in gran parte privati di chi ci guadagnerebbe dall'hub crocieristico sul molo Clementino. Il CONSIGLIO DIRETTIVO Questo è un comunicato stampa pubblicato il 31-10-2025 alle 18:24 sul giornale del 03 novembre 2025 0 letture.

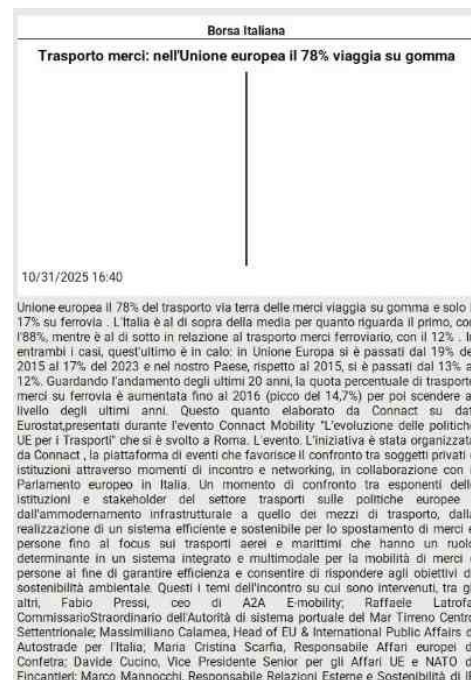


Borsa Italiana

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Trasporto merci: nell'Unione europea il 78% viaggia su gomma

Unione europea il 78% del trasporto via terra delle merci viaggia su gomma e solo il 17% su ferrovia. L'Italia è al di sopra della media per quanto riguarda il primo, con l'88%, mentre è al di sotto in relazione al trasporto merci ferroviario, con il 12%. In entrambi i casi, quest'ultimo è in calo: in Unione Europa si è passati dal 19% del 2015 al 17% del 2023 e nel nostro Paese, rispetto al 2015, si è passati dal 13% al 12%. Guardando l'andamento degli ultimi 20 anni, la quota percentuale di trasporto merci su ferrovia è aumentata fino al 2016 (picco del 14,7%) per poi scendere al livello degli ultimi anni. Questo quanto elaborato da Connact su dati Eurostat, presentati durante l'evento Connact Mobility "L'evoluzione delle politiche UE per i Trasporti" che si è svolto a Roma. L'evento. L'iniziativa è stata organizzata da Connact, la piattaforma di eventi che favorisce il confronto tra soggetti privati e istituzioni attraverso momenti di incontro e networking, in collaborazione con il Parlamento europeo in Italia. Un momento di confronto tra esponenti delle istituzioni e stakeholder del settore trasporti sulle politiche europee: dall'ammodernamento infrastrutturale a quello dei mezzi di trasporto, dalla realizzazione di un **sistema** efficiente e sostenibile per lo spostamento di merci e persone fino al focus sui trasporti aerei e marittimi che hanno un ruolo determinante in un **sistema** integrato e multimodale per la mobilità di merci e persone al fine di garantire efficienza e consentire di rispondere agli obiettivi di sostenibilità ambientale. Questi i temi dell'incontro su cui sono intervenuti, tra gli altri, Fabio Pressi, ceo di A2A E-mobility; Raffaele Latrofa, Commissario Straordinario dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**; Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs di Autostrade per l'Italia; Maria Cristina Scarfia, Responsabile Affari europei di Confetra; Davide Cucino, Vice Presidente Senior per gli Affari UE e NATO di Fincantieri; Marco Mannocchi, Responsabile Relazioni Esterne e Sostenibilità di IP Gruppo api e Aimone di Savoia Aosta, SVP Affari istituzionali e regolatori di Pirelli. Trasporto merci: per la ferrovia il trend è negativo. In Europa il trend complessivo del trasporto merci su ferro è negativo. Questo nonostante l'obiettivo della Strategia UE della mobilità sostenibile, lanciata nel 2020, sia di raddoppiare entro il 2050 la quota percentuale del trasporto merci su ferrovia rispetto al 2015. In particolare, la parte occidentale dell'Europa nel 2023 risulta quella meno sviluppata in fatto di trasporto merci ferroviario, con la Spagna al 4,2%, la Francia al 9,2% e l'Italia poco meglio, con il 12%. Il Portogallo appena sopra con il 14,1% di quota di trasporto merci ferroviario, il Belgio 11,7% e i Paesi Bassi 6,4%. Male la Grecia con 1,1%. Diversa è invece la situazione per l'altra metà dell'Europa, a cominciare dalla Germania, con una quota che è al 20,6%. Al di sopra della media UE praticamente tutta



Borsa Italiana

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

l'Europa orientale: Austria al 29,3%, Slovenia al 30,2%, Croazia al 22,7%, Slovacchia al 30,4%, Ungheria al 25,2%, Polonia al 24,1% e Romania al 24%. Sfiora il 40% la Lituania e si colloca addirittura sopra con il 44% la Lettonia. Alti anche i livelli nell'Europa del Nord, con Finlandia e Svezia rispettivamente al 22% e al 29,7%. Trasporto merci: l'Europa viaggia sulla strada. Diversa è invece la situazione per il trasporto merci su strada, settore in cui la media europea si attesta sul 78%, con picchi del 95,8% per la Spagna, 98,9% per la Grecia, 99,3% per l'Irlanda, 91,8% per la Danimarca, 88,9% per la Francia, 88% per l'Italia e 85,9% per il Portogallo. In linea con la media europea l'Austria, mentre la Germania, il Belgio e tutta l'Europa dell'est mostrano percentuali di qualche punto sotto la media. Molto sotto la media UE Paesi Bassi (52,8%), Lettonia (56%) e Romania (53,7%). E-mobility. Durante l'evento è stata presentata anche un'analisi di Motus-E e ACEA rielaborata da Connact. Secondo i dati, in Italia sono attive 333.658 auto Bev (veicoli elettrici a batteria) con 60.870 immatricolazioni da inizio anno (+28% rispetto al 2024). L'Italia, però, resta indietro rispetto ai principali Paesi UE: la quota di mercato delle auto elettriche nel nostro Paese, infatti, è del 5,9% contro una quota del 16,1% dell'Unione europea. Francia e Germania si aggirano intorno al 18%, mentre sale in Belgio con il 33,4% e nei Paesi Bassi con il 34,7%. Anche il dato della Spagna (8,4%) è superiore a quello italiano. L'infrastruttura di ricarica gioca un ruolo fondamentale in questo mercato: in Italia a giugno 2025 risultano installati 67.561 punti di ricarica con una crescita di 10mila unità rispetto a giugno 2024. "La transizione ecologica è una sfida globale e la mobilità elettrica è una leva capace di dare un contributo concreto al processo di decarbonizzazione - commenta Fabio Pressi, CEO di A2A E-Mobility. "In Italia stiamo assistendo a una crescita costante delle infrastrutture di ricarica, con incrementi annuali che testimoniano un forte impegno di istituzioni e operatori del settore. A2A E-Mobility sta continuando a investire in un modello integrato che combina due direttrici di sviluppo: da un lato le City Plug, infrastrutture di ricarica a bassa potenza pensate per una diffusione capillare in ambito urbano e per rispondere alle esigenze di chi non dispone di un punto di ricarica domestico; dall'altro la realizzazione di hub di ricarica veloce collocati in corrispondenza di snodi stradali e nelle aree ad alta percorrenza. Si tratta di un modello che accompagna la trasformazione della mobilità, capace di soddisfare le diverse esigenze degli automobilisti elettrici". "Al porto di Civitavecchia siamo in un momento nodale per la sostenibilità. Ci sono progetti in cantiere per 80 milioni di euro per il Cold Ironing e siamo primi in Italia per l'esperienza sull'idrogeno, come prima Hydrogen valley portuale, con la prospettiva di andare a produrre 200 tonnellate annue di idrogeno verde che potrebbero fare del nostro hub un luogo di distribuzione dell'idrogeno anche come carburante per le navi. Alle istituzioni chiediamo di creare le condizioni per non farci rimanere un modello isolato" ha detto Raffaele Latrofa, Commissario Straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. "Oggi il 90 per cento dei passeggeri, l'84% delle merci viaggia su strada, e l'80 per cento degli addetti alla manifattura si trova a meno di 20 km da un casello" sottolinea

Borsa Italiana

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs di Autostrade per l'Italia . "Sono numeri che nei prossimi decenni si ridurranno marginalmente, il settore continuerà a giocare un ruolo fondamentale per le competitività economica e sta assumendo anche quello di abilitatore della decarbonizzazione e digitalizzazione". "Il settore della logistica non è contro la decarbonizzazione, è contro un approccio ideologico che cala target irrealistici dall'alto" ha detto MariaCristina Scarfia, Responsabile Affari europei in Confetra . "Con la Corporate Green Fleet Initiative la Commissione prevede quote di acquisto obbligatorie di camion elettrici che costano circa 400.000 euro, con incentivi che vanno intorno al 10%, quindi 40.000 euro. A questi si aggiungono più o meno 120.000 euro a carico delle aziende per gli allacci, i sistemi di sicurezza, oltre ovviamente al rincaro delle bollette. Da parte nostra speriamo che la Commissione europea ci ripensi, stiamo raccogliendo con la nostra associazione europea e con IRU (Unione Internazionale trasporti su Strada) le firme contro questa proposta e qualora la Commissione dovesse continuare a non ascoltare le voci del settore, ma anche dei tecnici che sostengono quanto sia irrealistica l'opzione solo elettrico per i camion, auspichiamo che il governo italiano e i parlamentari chiedano deroghe o incentivi potenti per il settore se non, addirittura, lo stralcio". "Il settore marittimo ha lavorato nell'ultimo anno e mezzo per contribuire a ispirare una nuova Strategia per l'industria marittima europea che, da una parte, permetta a player come Fincantieri e al loro indotto di attuare una nuova politica industriale e, al tempo stesso, sottolinei la necessità di dedicare risorse e sforzi a nuovi ambiti come quello della dimensione subacquea" ha detto Davide Cucino, Senior Vice President per gli Affari UE e NATO di Fincantieri. "La mobilità sostenibile non può che passare da una pluralità di tecnologie, tra cui elettrico, idrogeno e biocarburanti, su cui IP Gruppo api è impegnata da tempo - dice Marco Mannocchi, Responsabile delle Relazioni Esterne e Sostenibilità di IP Gruppo api - Il settore oil and gas rimane un fattore abilitante per garantire che la transizione energetica sia compatibile con sicurezza delle forniture e sostenibilità economica". Aimone di Savoia Aosta, Senior Vice President Affari Istituzionali e Regulatori di Pirelli, ha dichiarato: "Per accelerare la transizione verso un'industria europea sempre più sostenibile e competitiva, è fondamentale individuare obiettivi realizzabili nell'ambito di un quadro normativo ben definito e non frammentato, con tempi di attuazione chiari e prevedibili per consentire alle imprese di pianificare gli investimenti e di implementare i regolamenti. In tal senso, Pirelli auspica un dialogo costante tra istituzioni e industria, affinché le imprese possano contribuire concretamente alla realizzazione di un piano europeo che porti a una maggiore efficienza operativa e a progressi in termini di sostenibilità, innovazione e competitività". I promotori dell'iniziativa sono A2A, **Autorità di sistema portuale** per il **Tirreno centro settentrionale**, Autostrade per l'Italia, Confetra, Fincantieri, IP Gruppo api, Pirelli. (Teleborsa).

Latrofa: «Sostenibilità, momento nodale per Civitavecchia»

Daria Geggi CIVITAVECCHIA - «Siamo in un momento nodale per la sostenibilità: a Civitavecchia abbiamo in cantiere progetti per 80 milioni di euro sul Cold Ironing e siamo primi in Italia per l'esperienza sull'idrogeno». Con queste parole **Raffaele Latrofa**, Commissario straordinario dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ha aperto il suo intervento nel corso dell'evento romano "L'evoluzione delle politiche UE per i Trasporti", organizzato da Connact Mobility in collaborazione con il Parlamento europeo in Italia. Un messaggio che fotografa bene il momento di transizione che il **sistema** dei trasporti - e in particolare quello **portuale** - sta vivendo in Europa e in Italia. Se infatti il 78% delle merci viaggia ancora su gomma e solo il 17% su ferrovia, la sostenibilità rimane un obiettivo ancora lontano. In Italia, la forbice è ancora più ampia: l'88% del traffico merci avviene su strada e appena il 12% su rotaia, percentuale in calo rispetto al 13% del 2015. Advertisement You can close Ad in 4 s In questo scenario, il porto di Civitavecchia si propone come laboratorio d'innovazione e sostenibilità. «Siamo la prima Hydrogen Valley **portuale** italiana - ha spiegato **Latrofa** - con la prospettiva di produrre 200 tonnellate annue di idrogeno verde, che potrebbero fare del nostro hub un centro di distribuzione anche per il carburante delle navi». Un percorso che guarda al futuro, ma che, per compiersi davvero, richiede un contesto normativo e infrastrutturale coerente. «Alle istituzioni chiediamo di creare le condizioni per non farci rimanere un modello isolato - ha concluso il commissario straordinario dell'Adsp - dobbiamo essere parte di un **sistema** europeo, non esperienze singole. E servono norme che spingano anche gli armatori nella stessa direzione in cui si muovono i porti, con navi pronte ad utilizzare nuovi carburanti».



Partenariato, Legacoop uditore nelle riunioni

redazione web CIVITAVECCHIA - Legacoop Lazio parteciperà in qualità di uditore alle riunioni dell'Organismo di partenariato della risorsa mare del Mar Tirreno Centro settentrionale. «Apprezziamo molto la scelta di allargare le interlocuzioni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale» ha commentato il presidente di Legacoop Lazio Mauro Iengo. Solo pochi giorni fa, il primo incontro conoscitivo dell'associazione con il Commissario Straordinario Raffaele Latrofa. «Ribadiamo la nostra piena disponibilità a costruire delle strategie atte a valorizzare e a potenziare l'economia locale. Per noi la partecipazione è un valore fondamentale» ha concluso Dario Bertolo, responsabile Legacoop Lazio Nord. Pochi giorni fa, la prima riunione dell'Organismo appena ricostituito durante la quale è stato discusso il bilancio di previsione che punta su sostenibilità, digitalizzazione e qualità dei servizi portuali. Advertisement You can close Ad in 5 s.

CivOnline

Partenariato, Legacoop uditore nelle riunioni



10/31/2025 11:28

redazione web CIVITAVECCHIA - Legacoop Lazio parteciperà in qualità di uditore alle riunioni dell'Organismo di partenariato della risorsa mare del Mar Tirreno Centro settentrionale. «Apprezziamo molto la scelta di allargare le interlocuzioni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale» ha commentato il presidente di Legacoop Lazio Mauro Iengo. Solo pochi giorni fa, il primo incontro conoscitivo dell'associazione con il Commissario Straordinario Raffaele Latrofa. «Ribadiamo la nostra piena disponibilità a costruire delle strategie atte a valorizzare e a potenziare l'economia locale. Per noi la partecipazione è un valore fondamentale» ha concluso Dario Bertolo, responsabile Legacoop Lazio Nord. Pochi giorni fa, la prima riunione dell'Organismo appena ricostituito durante la quale è stato discusso il bilancio di previsione che punta su sostenibilità, digitalizzazione e qualità dei servizi portuali. Advertisement You can close Ad in 5 s.

Nave Trieste a Civitavecchia: possibili visite a bordo

redazione web **CIVITAVECCHIA** - Dall'1 al 7 novembre Nave Trieste, unità d'assalto anfibio multiruolo, farà sosta nel **porto** di **Civitavecchia** presso il posto d'ormeggio 13 Nord. Advertisement You can close Ad in 4 s Durante la sosta, la nave sarà aperta alle visite della popolazione in occasione del prossimo 4 novembre, Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate, dalle ore 16:30 alle ore 19:00. Il punto di ritrovo sarà situato di fronte la Capitaneria di **Porto** da cui partirà - ogni 20 minuti circa - un bus che accompagnerà i visitatori a bordo e viceversa.

CivOnline

Nave Trieste a Civitavecchia: possibili visite a bordo



10/31/2025 18:29

redazione web CIVITAVECCHIA - Dall'1 al 7 novembre Nave Trieste, unità d'assalto anfibio multiruolo, farà sosta nel porto di Civitavecchia presso il posto d'ormeggio 13 Nord. Advertisement You can close Ad in 4 s Durante la sosta, la nave sarà aperta alle visite della popolazione in occasione del prossimo 4 novembre, Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate, dalle ore 16:30 alle ore 19:00. Il punto di ritrovo sarà situato di fronte la Capitaneria di Porto da cui partirà - ogni 20 minuti circa - un bus che accompagnerà i visitatori a bordo e viceversa.

First Online

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Trasporto merci: l'Europa viaggia su gomma, l'Italia all'88%. La ferrovia arretra, l'elettrico cresce ma resta indietro

Nonostante gli obiettivi europei di sostenibilità, il trasporto merci resta dominato dalla strada: il 78% delle merci in Europa viaggia su gomma, in Italia l'88%. La ferrovia arretra e la transizione all'elettrico procede, ma il nostro Paese resta indietro rispetto alla media Ue motore dell'economia europea continua a girare su quattro ruote. Nell'Unione europea il 78% delle merci viaggia su strada e solo il 17% su ferrovia. E l'Italia va anche oltre con l'88% del trasporto terrestre che avviene su gomma con il treno fermo al 12%. I numeri arrivano da Connect, che ha elaborato i dati Eurostat presentati a Roma durante l'evento "L'evoluzione delle politiche Ue per i Trasporti". Un quadro che racconta un'Europa che non riesce ancora a trasferire il traffico merci verso modalità più sostenibili. L'iniziativa, organizzata da Connect in collaborazione con il Parlamento europeo in Italia, è stata un momento di confronto tra istituzioni e protagonisti del settore dei trasporti, dedicato ai temi dell'ammodernamento infrastrutturale, della transizione sostenibile e dell'integrazione dei diversi sistemi di mobilità - ferroviario, stradale, marittimo e aereo. L'Europa delle ruote: il predominio della strada In Europa il trasporto merci su gomma continua a dominare. Non è solo l'Italia, con il suo 88%, a superare la media europea del 78%: molti altri Paesi vanno ben oltre. La Spagna guida la classifica con un impressionante 95,8% di merci trasportate su strada, seguita da Grecia (98,9%), Irlanda (99,3%), Francia (88,9%), Italia (88%) e Portogallo (85,9%). Più in linea con la media l'Austria, mentre Germania, Belgio e diversi Paesi dell'Est Europa si collocano leggermente al di sotto. Fanno eccezione i Paesi Bassi (52,8%), la Romania (53,7%) e la Lettonia (56%). Un quadro che conferma come la strada resti la spina dorsale del trasporto merci europeo, sostenuta da una maggiore flessibilità logistica, tempi di consegna più rapidi e costi inferiori rispetto alla ferrovia. Trasporto merci, la ferrovia arranca Sul fronte opposto, il trasporto ferroviario arretra. In Europa la quota è scesa dal 19% del 2015 al 17% del 2023, in controtendenza rispetto alla Strategia Ue per la mobilità sostenibile, che punta a raddoppiare la quota ferroviaria entro il 2050. Anche l'Italia segue lo stesso trend. Si è passato dal 13% del 2015 al 12% attuale, dopo un picco del 14,7% nel 2016. I numeri più bassi sul trasporto ferroviario si registrano in Spagna (4,2%), Francia (9,2%), Belgio (11,7%) e Paesi Bassi (6,4%). Va meglio in Europa orientale, dove la ferrovia mantiene un ruolo centrale: Austria 29,3%, Slovenia 30,2%, Slovacchia 30,4%, Ungheria 25,2%, Polonia 24,1%, Romania 24%. I record spettano alla Lituania (39,7%) e alla Lettonia (44%). Alti anche i livelli nell'Europa del Nord, con Finlandia e Svezia rispettivamente al 22% e al 29,7%. Italia elettrica: numeri in crescita ma ancora lontani dall'Europa Durante l'evento Connect è stato affrontato anche il tema della mobilità elettrica, con un'analisi firmata Motus-E e ACEA. A fine settembre 2025,



Nonostante gli obiettivi europei di sostenibilità, il trasporto merci resta dominato dalla strada: il 78% delle merci in Europa viaggia su gomma, in Italia l'88%. La ferrovia arretra e la transizione all'elettrico procede, ma il nostro Paese resta indietro rispetto alla media Ue motore dell'economia europea continua a girare su quattro ruote. Nell'Unione europea il 78% delle merci viaggia su strada e solo il 17% su ferrovia. E l'Italia va anche oltre con l'88% del trasporto terrestre che avviene su gomma con il treno fermo al 12%. I numeri arrivano da Connect, che ha elaborato i dati Eurostat presentati a Roma durante l'evento "L'evoluzione delle politiche Ue per i Trasporti". Un quadro che racconta un'Europa che non riesce ancora a trasferire il traffico merci verso modalità più sostenibili. L'iniziativa, organizzata da Connect in collaborazione con il Parlamento europeo in Italia, è stata un momento di confronto tra istituzioni e protagonisti del settore dei trasporti, dedicato ai temi dell'ammodernamento infrastrutturale, della transizione sostenibile e dell'integrazione dei diversi sistemi di mobilità - ferroviario, stradale, marittimo e aereo. L'Europa delle ruote: il predominio della strada In Europa il trasporto merci su gomma continua a dominare. Non è solo l'Italia, con il suo 88%, a superare la media europea del 78%: molti altri Paesi vanno ben oltre. La Spagna guida la classifica con un impressionante 95,8% di merci trasportate su strada, seguita da Grecia (98,9%), Irlanda (99,3%), Francia (88,9%), Italia (88%) e Portogallo (85,9%). Più in linea con la media l'Austria, mentre Germania, Belgio e diversi Paesi dell'Est Europa si collocano leggermente al di sotto. Fanno eccezione i Paesi Bassi (52,8%), la Romania (53,7%) e la Lettonia (56%). Un quadro che conferma come la strada resti la spina dorsale del trasporto merci europeo, sostenuta da una maggiore flessibilità logistica, tempi di consegna più rapidi e costi inferiori rispetto alla ferrovia. Trasporto merci, la ferrovia arranca Sul fronte opposto, il trasporto

First Online

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

in Italia circolano 333.658 auto elettriche a batteria (BEV), pari al 5,9% del mercato. Dall'inizio dell'anno le immatricolazioni sono 60.870, in crescita del 28% rispetto al 2024. Il confronto europeo però resta impietoso. La media UE è 16,1%, con punte del 34,7% nei Paesi Bassi, 33,4% in Belgio, 22,1% nel Regno Unito, 18,2% in Francia e 18,1% in Germania. Anche la Spagna (8,4%) fa meglio dell'Italia. Sul fronte infrastrutturale, il Paese mostra segnali di accelerazione: a giugno 2025 risultano 67.561 punti di ricarica pubblici installati, oltre 10.500 in più rispetto all'anno precedente. Le colonnine in autostrada sono 1.159, di cui l'85% in corrente continua e il 62% supera i 150 kW. Quasi la metà delle aree di servizio (45%) è oggi dotata di infrastrutture di ricarica. "La transizione non è ideologia, ma pragmatismo" "La transizione ecologica è una sfida globale e la mobilità elettrica è una leva capace di dare un contributo concreto al processo di decarbonizzazione" ha commentato Fabio Pressi, ceo di A2A E Mobility. Secondo Pressi, l'Italia sta vivendo "una crescita costante delle infrastrutture di ricarica", con un modello che integra "City Plug a bassa potenza e hub di ricarica veloce in aree ad alta percorrenza". Per **Raffaele Latrofa**, Commissario straordinario dell'Autorità portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, "ci sono progetti per 80 milioni di euro per il Cold Ironing e siamo primi in Italia per l'esperienza sull'idrogeno, con la prospettiva di produrre 200 tonnellate annue di idrogeno verde". Massimiliano Calamea (Autostrade per l'Italia) ha ricordato che "il 90 per cento dei passeggeri e l'84% delle merci viaggia su strada", sottolineando come il settore "continuerà a giocare un ruolo fondamentale per la competitività economica e sarà un abilitatore della decarbonizzazione". Più critica la posizione di Maria Cristina Scarfia (Confetra), "il settore della logistica non è contro la decarbonizzazione, è contro un approccio ideologico che cala target irrealistici dall'alto". Davide Cucino (Fincantieri) ha invece sottolineato che "l'industria marittima europea deve puntare su una nuova politica industriale e aprirsi a nuovi ambiti come la dimensione subacquea". Per Marco Mannocchi (IP Gruppo api), "la mobilità sostenibile non può che passare da una pluralità di tecnologie: elettrico, idrogeno e biocarburanti". Infine, Aimone di Savoia Aosta (Pirelli) ha ribadito che "per accelerare la transizione serve un quadro normativo stabile, con tempi certi e obiettivi realistici". FIRSTOnline è un giornale web indipendente di economia, finanza e borsa edito da A.L. Iniziative Editoriali S.r.l. con sede legale a Roma, fondata e controllata da Ernesto Auci e Franco Locatelli e partecipata da due soci di minoranza (Alessandro Pavesi e Laura Rovizzi). Il portale e le sue applicazioni sono nel quotidiano realizzate da due agili redazioni, una a Milano e una a Roma, e da un innovativo ed efficace team di manager dell'innovazione e del web.

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AL VIA IL REFITTING DI MSC MAGNIFICA PRESSO IL CANTIERE NAVALE DI MALTA

-L'ammodernamento di MSC Magnifica è ufficialmente iniziato con l'ingresso della nave in bacino di carenaggio presso il cantiere Palumbo Malta Shipyard - La nave è una delle due unità della Classe Musica che riceveranno importanti interventi di rinnovamento presso il cantiere maltese, tra cui l'introduzione del MSC Yacht Club e il restyling di diverse aree a bordo -L'altra nave, MSC Poesia, entrerà in bacino di carenaggio a febbraio e sarà completata in tempo per il debutto in Alaska a maggio 2026. Ginevra, Svizzera - MSC Crociere annuncia che sono iniziati i lavori di ammodernamento di MSC Magnifica, segnando di fatto l'avvio di un ampio programma di potenziamento che sottolinea il costante impegno della Compagnia nel migliorare l'esperienza degli ospiti a bordo delle navi della propria flotta. MSC Magnifica, in servizio dal 2010, è la prima delle due navi della Classe Musica a entrare in bacino di carenaggio presso il cantiere Palumbo Malta Shipyard a Malta per gli interventi di refitting. La nave verrà dotata di MSC Yacht Club con 63 nuove suite, due nuovi ristoranti tematici- Butcher's Cut e Kaito Sushi Bar - oltre a una MSC Aurea Spa e a un centro fitness Technogym® potenziati e tante altre novità che renderanno l'esperienza in nave davvero unica. Il completamento dei lavori è previsto per dicembre, con l'esperienza esclusiva dell'MSC Yacht Club disponibile dall'estate 2026, quando MSC Magnifica navigherà in Nord Europa. L'Amministratore Delegato di MSC Crociere, Gianni Onorato, ha dichiarato: "Questi interventi confermano il nostro impegno costante nell'offrire agli ospiti la migliore esperienza possibile e strutture d'eccellenza in tutta la flotta. Con l'introduzione dell'MSC Yacht Club su queste navi intendiamo offrire agli ospiti più esclusività e più scelta che mai. L' MSC Yacht Club rappresenta il nostro servizio di punta, rinomato per il servizio eccezionale, gli ambienti eleganti e i comfort esclusivi, e siamo orgogliosi di portare questa esperienza su MSC Magnifica e MSC Poesia - in tempo per la nostra prima stagione in Alaska e il Giro del Mondo MSC 2027." Anche MSC Poesia, nave gemella di MSC Magnifica, entrerà in bacino di carenaggio presso lo stesso cantiere nel febbraio 2026 per un intervento di refitting che prevede l'introduzione dell'MSC Yacht Club, con 69 suite, e dell'All-Stars Sports Bar, oltre ai medesimi ristoranti tematici e agli interventi di miglioramento delle aree fitness e della MSC Aurea Spa già previsti per MSC Magnifica. La nave rientrerà in flotta in tempo per il debutto in Alaska, previsto per maggio 2026. Questi ammodernamenti sono in linea con l'impegno di MSC Crociere nel migliorare l'esperienza degli ospiti su tutta la flotta, garantendo che sia MSC Magnifica sia MSC Poesia continuino a offrire servizi moderni e di alta qualità. Si tratta dei più ampi progetti di aggiornamento e refitting realizzati dalla compagnia nell'ultimo decennio, interamente progettati e gestiti internamente dal Dipartimento Tecnico di MSC Crociere. Il Palumbo Malta Shipyard rappresenta un hub strategico per la manutenzione



L'ammodernamento di MSC Magnifica è ufficialmente iniziato con l'ingresso della nave in bacino di carenaggio presso il cantiere Palumbo Malta Shipyard. La nave è una delle due unità della Classe Musica che riceveranno importanti interventi di rinnovamento presso il cantiere maltese, tra cui l'introduzione del MSC Yacht Club e il restyling di diverse aree a bordo. L'altra nave, MSC Poesia, entrerà in bacino di carenaggio a febbraio e sarà completata in tempo per il debutto in Alaska a maggio 2026. Ginevra, Svizzera - MSC Crociere annuncia che sono iniziati i lavori di ammodernamento di MSC Magnifica, segnando di fatto l'avvio di un ampio programma di potenziamento che sottolinea il costante impegno della Compagnia nel migliorare l'esperienza degli ospiti a bordo delle navi della propria flotta. MSC Magnifica, in servizio dal 2010, è la prima delle due navi della Classe Musica a entrare in bacino di carenaggio presso il cantiere Palumbo Malta Shipyard a Malta per gli interventi di refitting. La nave verrà dotata di MSC Yacht Club con 63 nuove suite, due nuovi ristoranti tematici - Butcher's Cut e Kaito Sushi Bar - oltre a una MSC Aurea Spa e a un centro fitness Technogym® potenziati e tante altre novità che renderanno l'esperienza in nave davvero unica. Il completamento dei lavori è previsto per dicembre, con l'esperienza esclusiva dell'MSC Yacht Club disponibile dall'estate 2026, quando MSC Magnifica navigherà in Nord Europa. L'Amministratore Delegato di MSC Crociere, Gianni Onorato, ha dichiarato: "Questi interventi confermano il nostro impegno costante nell'offrire agli ospiti la migliore esperienza possibile e strutture d'eccellenza in tutta la flotta. Con l'introduzione dell'MSC Yacht Club su queste navi intendiamo offrire agli ospiti più esclusività e più scelta che mai. L' MSC Yacht Club rappresenta il nostro servizio di punta, rinomato per il servizio eccezionale, gli ambienti eleganti e i comfort esclusivi, e siamo orgogliosi di portare questa esperienza su MSC Magnifica e MSC Poesia -

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

della flotta di MSC Crociere e per i progetti di ristrutturazione di alta qualità delle navi in Europa. MSC Magnifica salperà da Warnemünde, Germania, il 16 maggio 2026 verso il Nord Europa, toccando Danimarca, Paesi Baltici, Scandinavia e Finlandia, per poi offrire, nella seconda parte dell'anno, crociere nel Mediterraneo da 3 a 8 notti verso porti tra cui Barcellona, **Civitavecchia** (Roma) e Marsiglia. Successivamente, la nave partirà per il Giro del Mondo del 2027, dove il MSC Yacht Club farà il suo debutto in questo viaggio di 121 notti, visitando 45 spettacolari destinazioni in 25 Paesi. MSC Poesia offrirà crociere di 7 notti da Seattle da maggio a settembre 2026, per poi proporre, nella stagione invernale 2026/2027, itinerari di andata e ritorno da Miami verso i Caraibi, con scali in Giamaica, Colombia, Costa Rica, Aruba, Curaçao e Belize. Le suite del MSC Yacht Club di MSC Magnifica e MSC Poesia sono già prenotabili.

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Mar Tirreno Centro-Settentrionale, approvato il bilancio di previsione 2026 dell'AdSP

Il documento è stato presentato all'organismo di partenariato della Risorsa Mare, appena ricostituito, che ha espresso il proprio consenso all'unanimità. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale ha approvato il bilancio di previsione per l'anno 2026. Il via libera è arrivato dal commissario straordinario Raffaele Latrofa, che ha esercitato i poteri del presidente e del comitato di gestione. Il documento è stato presentato all'organismo di partenariato della Risorsa Mare, appena ricostituito, che ha espresso il proprio consenso all'unanimità. Il bilancio, costruito con criteri di prudenza e selettività, prevede entrate correnti per 56,5 milioni di euro e spese correnti per 46,1 milioni. Gli investimenti in conto capitale ammontano a 1,68 milioni, mentre il saldo positivo atteso di 2,165 milioni garantisce la tenuta degli equilibri finanziari. "Questo Organismo non è un adempimento formale - ha dichiarato Latrofa nella prima seduta dell'organismo da lui presieduta - ma la sede stabile di confronto con gli stakeholder del cluster marittimo-portuale per costruire insieme le scelte strategiche. Il metodo che propongo è semplice e vincolante: trasparenza, tempestività, calendarizzazione e tracciabilità.

Avviamo questo percorso con un atto concreto: la presentazione del bilancio di previsione 2026". Il bilancio punta su investimenti essenziali, sostenibilità, digitalizzazione e qualità dei servizi portuali. "Abbiamo scelto un'impostazione sobria e operativa - ha aggiunto Latrofa - che privilegia ciò che è realmente cantierabile e utile per rafforzare la macchina amministrativa. Spendere dove serve, quando serve e con procedure trasparenti: è questa la direzione che intendiamo seguire per garantire risultati misurabili e servizi migliori per operatori, lavoratori e comunità locali". Condividi Tag porti civitavecchia Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Mar Tirreno Centro-Settentrionale, approvato il bilancio di previsione 2026 dell'AdSP



10/31/2025 09:25

Il documento è stato presentato all'organismo di partenariato della Risorsa Mare, appena ricostituito, che ha espresso il proprio consenso all'unanimità. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale ha approvato il bilancio di previsione per l'anno 2026. Il via libera è arrivato dal commissario straordinario Raffaele Latrofa, che ha esercitato i poteri del presidente e del comitato di gestione. Il documento è stato presentato all'organismo di partenariato della Risorsa Mare, appena ricostituito, che ha espresso il proprio consenso all'unanimità. Il bilancio, costruito con criteri di prudenza e selettività, prevede entrate correnti per 56,5 milioni di euro e spese correnti per 46,1 milioni. Gli investimenti in conto capitale ammontano a 1,68 milioni, mentre il saldo positivo atteso di 2,165 milioni garantisce la tenuta degli equilibri finanziari. "Questo Organismo non è un adempimento formale - ha dichiarato Latrofa nella prima seduta dell'organismo da lui presieduta - ma la sede stabile di confronto con gli stakeholder del cluster marittimo-portuale per costruire insieme le scelte strategiche. Il metodo che propongo è semplice e vincolante: trasparenza, tempestività, calendarizzazione e tracciabilità. Avviamo questo percorso con un atto concreto: la presentazione del bilancio di previsione 2026". Il bilancio punta su investimenti essenziali, sostenibilità, digitalizzazione e qualità dei servizi portuali. "Abbiamo scelto un'impostazione sobria e operativa - ha aggiunto Latrofa - che privilegia ciò che è realmente cantierabile e utile per rafforzare la macchina amministrativa. Spendere dove serve, quando serve e con procedure trasparenti: è questa la direzione che intendiamo seguire per garantire risultati misurabili e servizi migliori per operatori, lavoratori e comunità locali". Condividi Tag porti civitavecchia Articoli correlati.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Latrofa: «Sostenibilità, momento nodale per Civitavecchia»

CIVITAVECCHIA - «Siamo in un momento nodale per la sostenibilità: a Civitavecchia abbiamo in cantiere progetti per 80 milioni di euro sul Cold Ironing e siamo primi in Italia per l'esperienza sull'idrogeno». Con queste parole Raffaele Latrofa, Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ha aperto il suo intervento nel corso dell'evento romano "L'evoluzione delle politiche UE per i Trasporti", organizzato da Connect Mobility in collaborazione con il Parlamento europeo in Italia. Un messaggio che fotografa bene il momento di transizione che il sistema dei trasporti - e in particolare quello portuale - sta vivendo in Europa e in Italia. Se infatti il 78% delle merci viaggia ancora su gomma e solo il 17% su ferrovia, la sostenibilità rimane un obiettivo ancora lontano. In Italia, la forbice è ancora più ampia: l'88% del traffico merci avviene su strada e appena il 12% su rotaia, percentuale in calo rispetto al 13% del 2015. In questo scenario, il porto di Civitavecchia si propone come laboratorio d'innovazione e sostenibilità. «Siamo la prima Hydrogen Valley portuale italiana - ha spiegato Latrofa - con la prospettiva di produrre 200 tonnellate annue di idrogeno verde, che potrebbero fare del nostro hub un centro di distribuzione anche per il carburante delle navi». Un percorso che guarda al futuro, ma che, per compiersi davvero, richiede un contesto normativo e infrastrutturale coerente. «Alle istituzioni chiediamo di creare le condizioni per non farci rimanere un modello isolato - ha concluso il commissario straordinario dell'Adsp - dobbiamo essere parte di un sistema europeo, non esperienze singole. E servono norme che spingano anche gli armatori nella stessa direzione in cui si muovono i porti, con navi pronte ad utilizzare nuovi carburanti». Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Partenariato, Legacoop uditore nelle riunioni

CIVITAVECCHIA - Legacoop Lazio parteciperà in qualità di uditore alle riunioni dell'Organismo di partenariato della risorsa mare del Mar Tirreno Centro settentrionale. «Apprezziamo molto la scelta di allargare le interlocuzioni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale» ha commentato il presidente di Legacoop Lazio Mauro Iengo. Solo pochi giorni fa, il primo incontro conoscitivo dell'associazione con il Commissario Straordinario Raffaele Latrofa. «Ribadiamo la nostra piena disponibilità a costruire delle strategie atte a valorizzare e a potenziare l'economia locale. Per noi la partecipazione è un valore fondamentale» ha concluso Dario Bertolo, responsabile Legacoop Lazio Nord. Pochi giorni fa, la prima riunione dell'Organismo appena ricostituito durante la quale è stato discusso il bilancio di previsione che punta su sostenibilità, digitalizzazione e qualità dei servizi portuali. Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nave Trieste a Civitavecchia: possibili visite a bordo

CIVITAVECCHIA - Dall'1 al 7 novembre Nave Trieste, unità d'assalto anfibio multiruolo, farà sosta nel porto di Civitavecchia presso il posto d'ormeggio 13 Nord. Durante la sosta, la nave sarà aperta alle visite della popolazione in occasione del prossimo 4 novembre, Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate, dalle ore 16:30 alle ore 19:00. Il punto di ritrovo sarà situato di fronte la Capitaneria di Porto da cui partirà - ogni 20 minuti circa - un bus che accompagnerà i visitatori a bordo e viceversa. [Commenti.](#)

La Provincia di Civitavecchia

Nave Trieste a Civitavecchia: possibili visite a bordo



10/31/2025 21:09

CIVITAVECCHIA - Dall'1 al 7 novembre Nave Trieste, unità d'assalto anfibio multiruolo, farà sosta nel porto di Civitavecchia presso il posto d'ormeggio 13 Nord. Durante la sosta, la nave sarà aperta alle visite della popolazione in occasione del prossimo 4 novembre, Giornata dell'Unità Nazionale e delle Forze Armate, dalle ore 16:30 alle ore 19:00. Il punto di ritrovo sarà situato di fronte la Capitaneria di Porto da cui partirà - ogni 20 minuti circa - un bus che accompagnerà i visitatori a bordo e viceversa. [Commenti.](#)

Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Trasporto merci: in Europa cala la quota ferroviaria, l'Italia resta indietro

ROMA Il trasporto merci europeo continua a viaggiare soprattutto su gomma: il 78% delle merci nell'UE si muove su strada contro appena il 17% su ferrovia. L'Italia supera la media nel primo caso, con l'88% del traffico terrestre su camion, mentre scende al 12% su ferro, un dato in calo rispetto al 13% del 2015. È quanto emerge da un'elaborazione di Connect su dati Eurostat, presentata durante l'evento L'evoluzione delle politiche UE per i trasporti, organizzato a Roma in collaborazione con l'Ufficio del Parlamento europeo in Italia. L'appuntamento ha riunito rappresentanti istituzionali e protagonisti del settore per discutere le strategie europee in materia di trasporto sostenibile, infrastrutture e innovazione tecnologica. Tra i relatori: Fabio Pressi (A2A E-Mobility), Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale), Massimiliano Calamea (Autostrade per l'Italia), Maria Cristina Scarfia (Confetra), Davide Cucino (Fincantieri), Marco Mannocchi (IP Gruppo api) e Aimone di Savoia Aosta (Pirelli). Ferrovia: obiettivi UE lontani Nonostante la Strategia europea per la mobilità sostenibile preveda di raddoppiare entro il 2050 la quota del trasporto merci ferroviario rispetto al

2015, il trend è in calo: nell'UE la percentuale è scesa dal 19% al 17% tra il 2015 e il 2023. L'Italia (12%) si colloca poco sopra la Francia (9,2%) e la Spagna (4,2%), ma resta lontana da Germania (20,6%), Austria (29,3%) e Slovenia (30,2%). In testa la Lettonia (44%) e la Lituania (39,6%), seguite da Svezia (29,7%) e Finlandia (22%). Strada: predominio quasi assoluto Il trasporto merci su strada domina la scena europea: Italia (88%), Francia (88,9%) e Spagna (95,8%) guidano la classifica, mentre Paesi Bassi (52,8%), Romania (53,7%) e Lettonia (56%) sono ben al di sotto della media UE. "Oggi l'84% delle merci viaggia su gomma ha sottolineato Massimiliano Calamea (Autostrade per l'Italia). Il settore continuerà a essere centrale per la competitività economica, ma anche un abilitatore di decarbonizzazione e digitalizzazione". E-mobility: l'Italia cresce, ma resta indietro Sul fronte della mobilità elettrica, in Italia sono 333.658 le auto elettriche in circolazione, con 60.870 nuove immatricolazioni nel 2025 (+28% sul 2024). La quota di mercato nazionale (5,9%) resta però distante dalla media UE (16,1%), con punte del 34,7% nei Paesi Bassi e del 33,4% in Belgio. In crescita anche la rete di ricarica: 67.561 punti attivi a giugno 2025, +10.000 in un anno. "La mobilità elettrica è una leva chiave per la decarbonizzazione ha dichiarato Fabio Pressi (A2A E-Mobility). Stiamo investendo su un modello integrato che combina ricariche urbane diffuse e hub veloci nelle aree ad alta percorrenza". Il porto e la transizione energetica "A Civitavecchia abbiamo progetti per 80 milioni di euro sul cold ironing e stiamo realizzando la prima Hydrogen Valley portuale italiana», ha annunciato Raffaele Latrofa, Commissario straordinario dell'AdSp del Mar Tirreno Centro Settentrionale. «Chiediamo alle istituzioni di creare le condizioni per non restare un modello isolato". Le preoccupazioni

Messaggero Marittimo.it

Trasporto merci: in Europa cala la quota ferroviaria, l'Italia resta indietro

ROMA – Il trasporto merci europeo continua a viaggiare soprattutto su gomma: il 78% delle merci nell'UE si muove su strada contro appena il 17% su ferrovia. L'Italia supera la media nel primo caso, con l'88% del traffico terrestre su camion, mentre scende al 12% su ferro, un dato in calo rispetto al 13% del 2015. È quanto emerge da un'elaborazione di Connect su dati Eurostat, presentata durante l'evento "L'evoluzione delle politiche UE per i trasporti", organizzato a Roma in collaborazione con l'Ufficio del Parlamento europeo in Italia. L'appuntamento ha riunito rappresentanti istituzionali e protagonisti del settore per discutere le strategie europee in materia di trasporto sostenibile, infrastrutture e innovazione tecnologica. Tra i relatori: Fabio Pressi (A2A E-Mobility), Raffaele Latrofa (AdSp Mar Tirreno Centro Settentrionale), Massimiliano Calamea (Autostrade per l'Italia), Maria Cristina Scarfia (Confetra), Davide Cucino (Fincantieri), Marco Mannocchi (IP Gruppo api) e Aimone di Savoia Aosta (Pirelli).

Ferrovia: obiettivi UE lontani

Nonostante la Strategia europea per la mobilità sostenibile preveda di raddoppiare entro il 2050 la

Messaggero Marittimo.it - Conoscere il mare e il mondo marittimo è un obiettivo che riguarda tutti gli attori del settore marittimo. Questo è il nostro impegno. Contattaci al numero verde 800 20 20 20 o al sito www.messaggeromarittimo.it. Pagine: 1/1. URL: https://www.messaggeromarittimo.it/2025/10/31/trasporto-merci-in-europa-cala-la-quota-ferroviaria-l-italia-resta-indietro/

Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

del settore. La visione industriale e tecnologica Per Maria Cristina Scarfia (Confetra), "la logistica non è contro la transizione verde, ma contro obiettivi irrealistici. I costi dei camion elettrici e delle infrastrutture restano troppo elevati: servono deroghe e incentivi reali, non imposizioni ideologiche". "Serve una nuova strategia europea per l'industria marittima ha affermato Davide Cucino (Fincantieri) capace di rafforzare la politica industriale e di guardare anche alla dimensione subacquea". Per Marco Mannocchi (IP Gruppo api), "la transizione sostenibile deve poggiare su un mix di tecnologie elettrico, idrogeno e biocarburanti in grado di garantire sicurezza energetica e sostenibilità economica". Infine, Aimone di Savoia Aosta (Pirelli) ha rimarcato la necessità di "obiettivi realistici e un quadro normativo stabile che permetta alle imprese di pianificare investimenti e contribuire concretamente a una mobilità più sostenibile e competitiva". L'iniziativa, promossa da A2A, Autostrade per l'Italia, Confetra, Fincantieri, IP Gruppo api, Pirelli e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ha confermato come la sfida della transizione verde nel settore dei trasporti richieda un equilibrio tra innovazione, sostenibilità e concretezza economica.

Port Logistic Press

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

In the EU, 78% of land freight transport is by road, only 17% by rail.

Rome - In the European Union, 78% of land freight transport is by road and only 17% by rail Italy is above average for rail freight transport, at 88%, while it is below average for rail freight transport, at 12%. In both cases, rail freight transport is declining: in the European Union, it went from 19% in 2015 to 17% in 2023, and in Italy, compared to 2015, it went from to . Looking at the trend over the last 20 years, the percentage share of rail freight transport increased until 2016 (peaking at) and then declined to the level of recent years. This is according to Connect 's analysis of Eurostat data, presented during the Connect Mobility event "The Evolution of EU Transport Policies," held in Rome. The event . The initiative was organized by Connect , the events platform that fosters dialogue between private individuals and institutions through meetings and networking opportunities, in collaboration with the European Parliament in Italy . It was an opportunity for institutional representatives and stakeholders in the transport sector to discuss European policies: from the modernization of infrastructure to that of means of transport, from the creation of an efficient and sustainable system for the movement of goods and people to a focus on air and maritime transport, which play a crucial role in an integrated and multimodal system for the mobility of goods and people, in order to ensure efficiency and meet environmental sustainability objectives. These were the topics of the meeting, which included speakers including Fabio Pressi, CEO of A2A E-mobility; **Raffaele Latrofa**, Extraordinary Commissioner of the Central-Northern Tyrrhenian Sea Port System Authority; Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs at Autostrade per l'Italia; Maria Cristina Scarfia , Head of European Affairs at Confetra; Davide Cucino, Senior Vice President for EU and NATO Affairs at Fincantieri; Marco Mannocchi, Head of External Relations and Sustainability at IP Gruppo api; and Aimone di Savoia Aosta, Senior Vice President of Institutional and Regulatory Affairs at Pirelli. Trasporto merci: per la ferrovia il trend è negativo. In Europa il trend complessivo del trasporto merci su ferro è negativo. Questo nonostante l'obiettivo della Strategia UE della mobilità sostenibile, lanciata nel 2020, sia di raddoppiare entro il 2050 la quota percentuale del trasporto merci su ferrovia rispetto al 2015. In particolare, la parte occidentale dell'Europa nel 2023 risulta quella meno sviluppata in fatto di trasporto merci ferroviario, con la Spagna al 4,2% , la Francia al 9,2% e l'Italia poco meglio, con il 12%. Il Portogallo appena sopra con il 14,1% di quota di trasporto merci ferroviario, il Belgio 11,7% e i Paesi Bassi 6,4%. Male la Grecia con 1,1%. Diversa è invece la situazione per l'altra metà dell'Europa, a cominciare dalla Germania, con una quota che è al 20,6%. Al di sopra della media UE praticamente tutta l'Europa orientale: Austria al 29,3%, Slovenia al 30,2%, Croazia al 22,7%, Slovacchia al 30,4%, Ungheria al 25,2%, Polonia al 24,1% e Romania al 24%.



Port Logistic Press
In the EU, 78% of land freight transport is by road, only 17% by rail.
10/31/2025 17:44 Ufficio Stampa
Rome - In the European Union, 78% of land freight transport is by road and only 17% by rail Italy is above average for rail freight transport, at 88%, while it is below average for rail freight transport, at 12%. In both cases, rail freight transport is declining: in the European Union, it went from 19% in 2015 to 17% in 2023, and in Italy, compared to 2015, it went from to . Looking at the trend over the last 20 years, the percentage share of rail freight transport increased until 2016 (peaking at) and then declined to the level of recent years. This is according to Connect 's analysis of Eurostat data, presented during the Connect Mobility event "The Evolution of EU Transport Policies," held in Rome. The event . The initiative was organized by Connect , the events platform that fosters dialogue between private individuals and institutions through meetings and networking opportunities, in collaboration with the European Parliament in Italy . It was an opportunity for institutional representatives and stakeholders in the transport sector to discuss European policies: from the modernization of infrastructure to that of means of transport, from the creation of an efficient and sustainable system for the movement of goods and people to a focus on air and maritime transport, which play a crucial role in an integrated and multimodal system for the mobility of goods and people, in order to ensure efficiency and meet environmental sustainability objectives. These were the topics of the meeting, which included speakers including Fabio Pressi, CEO of A2A E-mobility; Raffaele Latrofa, Extraordinary Commissioner of the Central-Northern Tyrrhenian Sea Port System Authority; Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs at Autostrade per l'Italia; Maria Cristina Scarfia , Head of European Affairs at Confetra; Davide Cucino, Senior Vice President for EU and NATO Affairs at Fincantieri; Marco Mannocchi, Head of External Relations and Sustainability at IP Gruppo api; and Aimone di Savoia Aosta, Senior Vice President

Port Logistic Press

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sfiora il 40% la Lituania e si colloca addirittura sopra con il 44% la Lettonia. Alti anche i livelli nell'Europa del Nord, con Finlandia e Svezia rispettivamente al 22% e al 29,7%. Trasporto merci: l'Europa viaggia sulla strada. Diversa è invece la situazione per il trasporto merci su strada, settore in cui la media europea si attesta sul 78%, con picchi del 95,8% per la Spagna, 98,9% per la Grecia, 99,3% per l'Irlanda, 91,8% per la Danimarca, 88,9% per la Francia, 88% per l'Italia e 85,9% per il Portogallo. In linea con la media europea l'Austria, mentre la Germania, il Belgio e tutta l'Europa dell'est mostrano percentuali di qualche punto sotto la media. Molto sotto la media UE Paesi Bassi (52,8%), Lettonia (56%) e Romania (53,7%). E-mobility. Durante l'evento è stata presentata anche un'analisi di Motus-E e ACEA rielaborata da Connact. Secondo i dati, in Italia sono attive 333.658 auto Bev (veicoli elettrici a batteria) con immatricolazioni da inizio anno (+28% rispetto al 2024). L'Italia, però, resta indietro rispetto ai principali Paesi UE: la quota di mercato delle auto elettriche nel nostro Paese, infatti, è del contro una quota del dell'Unione europea. Francia e Germania si aggirano intorno al , mentre sale in Belgio con il e nei Paesi Bassi con il . Anche il dato della Spagna () è superiore a quello italiano. L'infrastruttura di ricarica gioca un ruolo fondamentale in questo mercato: in Italia a giugno risultano installati punti di ricarica con una crescita di 10mila unità rispetto a giugno 2024. "La transizione ecologica è una sfida globale e la mobilità elettrica è una leva capace di dare un contributo concreto al processo di decarbonizzazione - commenta Fabio Pressi, CEO di A2A E-Mobility. "In Italia stiamo assistendo a una crescita costante delle infrastrutture di ricarica, con incrementi annuali che testimoniano un forte impegno di istituzioni e operatori del settore. A2A E-Mobility sta continuando a investire in un modello integrato che combina due direttrici di sviluppo: da un lato le City Plug, infrastrutture di ricarica a bassa potenza pensate per una diffusione capillare in ambito urbano e per rispondere alle esigenze di chi non dispone di un punto di ricarica domestico; dall'altro la realizzazione di hub di ricarica veloce collocati in corrispondenza di snodi stradali e nelle aree ad alta percorrenza. Si tratta di un modello che accompagna la trasformazione della mobilità, capace di soddisfare le diverse esigenze degli automobilisti elettrici". "Al porto di Civitavecchia siamo in un momento nodale per la sostenibilità. Ci sono progetti in cantiere per 80 milioni di euro per il Cold Ironing e siamo primi in Italia per l'esperienza sull'idrogeno, come prima Hydrogen valley portuale, con la prospettiva di andare a produrre 200 tonnellate annue di idrogeno verde che potrebbero fare del nostro hub un luogo di distribuzione dell'idrogeno anche come carburante per le navi. Alle istituzioni chiediamo di creare le condizioni per non farci rimanere un modello isolato" ha detto Raffaele Latrofa, Commissario Straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. "Oggi il 90 per cento dei passeggeri, l'84% delle merci viaggia su strada, e l'80 per cento degli addetti alla manifattura si trova a meno di 20 km da un casello" sottolinea Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs di Autostrade per l'Italia. "Sono numeri che nei prossimi decenni si ridurranno marginalmente, il settore continuerà

Port Logistic Press

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

a giocare un ruolo fondamentale per le competitività economica e sta assumendo anche quello di abilitatore della decarbonizzazione e digitalizzazione". "Il settore della logistica non è contro la decarbonizzazione, è contro un approccio ideologico che cala target irrealistici dall'alto" ha detto Maria Cristina Scarfia Responsabile Affari europei in Confetra "Con la Corporate Green Fleet Initiative la Commissione prevede quote di acquisto obbligatorie di camion elettrici che costano circa 400.000 euro, con incentivi che vanno intorno al 10%, quindi 40.000 euro. A questi si aggiungono più o meno 120.000 euro a carico delle aziende per gli allacci, i sistemi di sicurezza, oltre ovviamente al rincaro delle bollette. Da parte nostra speriamo che la Commissione europea ci ripensi, stiamo raccogliendo con la nostra associazione europea e con IRU (Unione Internazionale trasporti su Strada) le firme contro questa proposta e qualora la Commissione dovesse continuare a non ascoltare le voci del settore, ma anche dei tecnici che sostengono quanto sia irrealistica l'opzione solo elettrico per i camion, auspichiamo che il governo italiano e i parlamentari chiedano deroghe o incentivi potenti per il settore se non, addirittura, lo stralcio". "Il settore marittimo ha lavorato nell'ultimo anno e mezzo per contribuire a ispirare una nuova Strategia per l'industria marittima europea che, da una parte, permetta a player come Fincantieri e al loro indotto di attuare una nuova politica industriale e, al tempo stesso, sottolinei la necessità di dedicare risorse e sforzi a nuovi ambiti come quello della dimensione subacquea" ha detto Davide Cucino, Senior Vice President per gli Affari UE e NATO di Fincantieri. "La mobilità sostenibile non può che passare da una pluralità di tecnologie, tra cui elettrico, idrogeno e biocarburanti, su cui IP Gruppo api è impegnata da tempo - dice Marco Mannocchi, Responsabile delle Relazioni Esterne e Sostenibilità di IP Gruppo api - Il settore oil and gas rimane un fattore abilitante per garantire che la transizione energetica sia compatibile con sicurezza delle forniture e sostenibilità economica". Aimone di Savoia Aosta, Senior Vice President of Institutional and Regulatory Affairs at Pirelli, stated: "To accelerate the transition to an increasingly sustainable and competitive European industry, it is essential to identify achievable objectives within a well-defined and unfragmented regulatory framework, with clear and predictable implementation times to allow companies to plan investments and implement regulations. In this regard, Pirelli advocates for ongoing dialogue between institutions and industry, so that companies can concretely contribute to the implementation of a European plan that leads to greater operational efficiency and progress in terms of sustainability, innovation, and competitiveness." The initiative's promoters are A2A, the Port System Authority for the Central and Northern Tyrrhenian Sea, Autostrade per l'Italia, Confetra, Fincantieri, IP Gruppo api, and Pirelli. Rome - Congestion, traffic, endless queues on the highways and at the toll booths, too many construction sites,.

Sea Reporter

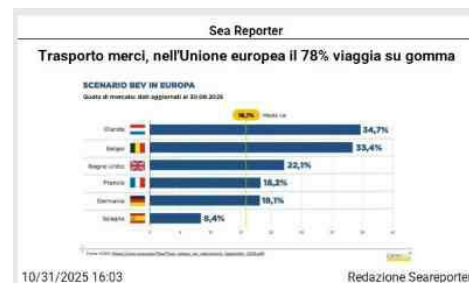
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Trasporto merci, nell'Unione europea il 78% viaggia su gomma

Ott 31, 2025 Roma - Nell'Unione europea il 78% del trasporto via terra delle merci viaggia su gomma e solo il 17% su ferrovia. L'Italia è al di sopra della media per quanto riguarda il primo, con l'88%, mentre è al di sotto in relazione al trasporto merci ferroviario, con il 12%. In entrambi i casi, quest'ultimo è in calo: in Unione Europa si è passati dal 19% del 2015 al 17% del 2023 e nel nostro Paese, rispetto al 2015, si è passati dal al . Guardando l'andamento degli ultimi 20 anni, la quota percentuale di trasporto merci su ferrovia è aumentata fino al 2016 (picco del) per poi scendere al livello degli ultimi anni.

Questo quanto elaborato da Connact su dati Eurostat, presentati durante l'evento Connact Mobility "L'evoluzione delle politiche UE per i Trasporti" che si è svolto a Roma. L'iniziativa è stata organizzata da Connact la piattaforma di eventi che favorisce il confronto tra soggetti privati e istituzioni attraverso momenti di incontro e networking, in collaborazione con il Parlamento europeo in Italia. Un momento di confronto tra esponenti delle istituzioni e stakeholder del settore trasporti sulle politiche europee: dall'ammodernamento infrastrutturale a quello dei mezzi di trasporto, dalla realizzazione di un sistema

efficiente e sostenibile per lo spostamento di merci e persone fino al focus sui trasporti aerei e marittimi che hanno un ruolo determinante in un sistema integrato e multimodale per la mobilità di merci e persone al fine di garantire efficienza e consentire di rispondere agli obiettivi di sostenibilità ambientale. Questi i temi dell'incontro su cui sono intervenuti, tra gli altri, Fabio Pressi, ceo di A2A E-mobility; Raffaele Latrofa, Commissario Straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale; Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs di Autostrade per l'Italia; Maria Cristina Scarfia Responsabile Affari europei di Confetra; Davide Cucino, Vice Presidente Senior per gli Affari UE e NATO di Fincantieri; Marco Mannocchi, Responsabile Relazioni Esterne e Sostenibilità di IP Gruppo api e Aimone di Savoia Aosta, SVP Affari istituzionali e regolatori di Pirelli. Trasporto merci: per la ferrovia il trend è negativo. In Europa il trend complessivo del trasporto merci su ferro è negativo. Questo nonostante l'obiettivo della Strategia UE della mobilità sostenibile, lanciata nel 2020, sia di raddoppiare entro il 2050 la quota percentuale del trasporto merci su ferrovia rispetto al 2015. In particolare, la parte occidentale dell'Europa nel 2023 risulta quella meno sviluppata in fatto di trasporto merci ferroviario, con la Spagna al 4,2% la Francia al 9,2% e l'Italia poco meglio, con il 12%. Il Portogallo appena sopra con il 14,1% di quota di trasporto merci ferroviario il Belgio 11,7% e i Paesi Bassi 6,4%. Male la Grecia con 1,1%. Diversa è invece la situazione per l'altra metà dell'Europa, a cominciare dalla Germania, con una quota che è al 20,6%. Al di sopra della media UE praticamente tutta l'Europa orientale Austria al 29,3%, Slovenia al 30,2%, Croazia al 22,7%, Slovacchia al 30,4%, Ungheria al 25,



Ott 31, 2025 Roma - Nell'Unione europea il 78% del trasporto via terra delle merci viaggia su gomma e solo il 17% su ferrovia. L'Italia è al di sopra della media per quanto riguarda il primo, con l'88%, mentre è al di sotto in relazione al trasporto merci ferroviario, con il 12%. In entrambi i casi, quest'ultimo è in calo: in Unione Europa si è passati dal 19% del 2015 al 17% del 2023 e nel nostro Paese, rispetto al 2015, si è passati dal al . Guardando l'andamento degli ultimi 20 anni, la quota percentuale di trasporto merci su ferrovia è aumentata fino al 2016 (picco del) per poi scendere al livello degli ultimi anni. Questo quanto elaborato da Connact su dati Eurostat, presentati durante l'evento Connact Mobility "L'evoluzione delle politiche UE per i Trasporti" che si è svolto a Roma. L'iniziativa è stata organizzata da Connact la piattaforma di eventi che favorisce il confronto tra soggetti privati e istituzioni attraverso momenti di incontro e networking, in collaborazione con il Parlamento europeo in Italia. Un momento di confronto tra esponenti delle istituzioni e stakeholder del settore trasporti sulle politiche europee: dall'ammodernamento infrastrutturale a quello dei mezzi di trasporto, dalla realizzazione di un sistema efficiente e sostenibile per lo spostamento di merci e persone fino al focus sui trasporti aerei e marittimi che hanno un ruolo determinante in un sistema integrato e multimodale per la mobilità di merci e persone al fine di garantire efficienza e consentire di rispondere agli obiettivi di sostenibilità ambientale. Questi i temi dell'incontro su cui sono intervenuti, tra gli altri, Fabio Pressi, ceo di A2A E-mobility; Raffaele Latrofa, Commissario Straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale; Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs di Autostrade per l'Italia; Maria Cristina Scarfia Responsabile Affari europei di Confetra; Davide Cucino, Vice Presidente Senior per gli Affari UE e NATO di Fincantieri; Marco Mannocchi, Responsabile Relazioni Esterne e Sostenibilità di IP Gruppo api e Aimone di Savoia Aosta, SVP Affari

Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

2%, Polonia al 24,1% e Romania al 24%. Sfiora il 40% la Lituania e si colloca addirittura sopra con il 44% la Lettonia. Anche i livelli nell'Europa del Nord, con Finlandia e Svezia rispettivamente al 22% e al 29,7%. Trasporto merci: l'Europa viaggia sulla strada. Diversa è invece la situazione per il trasporto merci su strada, settore in cui la media europea si attesta sul 78%, con picchi del 95,8% per la Spagna, 98,9% per la Grecia, 99,3% per l'Irlanda, 91,8% per la Danimarca, 88,9% per la Francia, 88% per l'Italia e 85,9% per il Portogallo. In linea con la media europea l'Austria, mentre la Germania, il Belgio e tutta l'Europa dell'est mostrano percentuali di qualche punto sotto la media. Molto sotto la media UE Paesi Bassi (52,8%), Lettonia (56%) e Romania (53,7%).

E-mobility. Durante l'evento è stata presentata anche un'analisi di Motus-E e ACEA rielaborata da Connact. Secondo i dati, in Italia sono attive 333.658 auto Bev (veicoli elettrici a batteria) con immatricolazioni da inizio anno (+28% rispetto al 2024). L'Italia, però, resta indietro rispetto ai principali Paesi UE: la quota di mercato delle auto elettriche nel nostro Paese, infatti, è del contro una quota del dell'Unione europea. Francia e Germania si aggirano intorno al , mentre sale in Belgio con il e nei Paesi Bassi con il . Anche il dato della Spagna è superiore a quello italiano. L'infrastruttura di ricarica gioca un ruolo fondamentale in questo mercato: in Italia a giugno risultano installati punti di ricarica con una crescita di 10mila unità rispetto a giugno 2024. "La transizione ecologica è una sfida globale e la mobilità elettrica è una leva capace di dare un contributo concreto al processo di decarbonizzazione - commenta Fabio Pressi, CEO di A2A E-Mobility. "In Italia stiamo assistendo a una crescita costante delle infrastrutture di ricarica, con incrementi annuali che testimoniano un forte impegno di istituzioni e operatori del settore. A2A E-Mobility sta continuando a investire in un modello integrato che combina due direttrici di sviluppo: da un lato le City Plug, infrastrutture di ricarica a bassa potenza pensate per una diffusione capillare in ambito urbano e per rispondere alle esigenze di chi non dispone di un punto di ricarica domestico; dall'altro la realizzazione di hub di ricarica veloce collocati in corrispondenza di snodi stradali e nelle aree ad alta percorrenza. Si tratta di un modello che accompagna la trasformazione della mobilità, capace di soddisfare le diverse esigenze degli automobilisti elettrici".

"Al porto di Civitavecchia siamo in un momento nodale per la sostenibilità. Ci sono progetti in cantiere per 80 milioni di euro per il Cold Ironing e siamo primi in Italia per l'esperienza sull'idrogeno, come prima Hydrogen valley portuale, con la prospettiva di andare a produrre 200 tonnellate annue di idrogeno verde che potrebbero fare del nostro hub un luogo di distribuzione dell'idrogeno anche come carburante per le navi. Alle istituzioni chiediamo di creare le condizioni per non farci rimanere un modello isolato" ha detto Raffaele Latrofa, Commissario Straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. "Oggi il 90 per cento dei passeggeri, l'84% delle merci viaggia su strada, e l'80 per cento degli addetti alla manifattura si trova a meno di 20 km da un casello" sottolinea Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs di Autostrade per l'Italia. "Sono numeri che nei prossimi decenni si ridurranno marginalmente, il settore continuerà a giocare un ruolo fondamentale per le competitività

Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

economica e sta assumendo anche quello di abilitatore della decarbonizzazione e digitalizzazione". "Il settore della logistica non è contro la decarbonizzazione, è contro un approccio ideologico che cala target irrealistici dall'al to" ha detto Maria Cristina Scarfia Responsabile Affari europei in Confetra "Con la Corporate Green Fleet Initiative la Commissione prevede quote di acquisto obbligatorie di camion elettrici che costano circa 400.000 euro, con incentivi che vanno intorno al 10%, quindi 40.000 euro. A questi si aggiungono più o meno 120.000 euro a carico delle aziende per gli allacci, i sistemi di sicurezza, oltre ovviamente al rincaro delle bollette. Da parte nostra speriamo che la Commissione europea ci ripensi, stiamo raccogliendo con la nostra associazione europea e con IRU (Unione Internazionale trasporti su Strada) le firme contro questa proposta e qualora la Commissione dovesse continuare a non ascoltare le voci del settore, ma anche dei tecnici che sostengono quanto sia irrealistica l'opzione solo elettrico per i camion, auspichiamo che il governo italiano e i parlamentari chiedano deroghe o incentivi potenti per il settore se non, addirittura, lo stralcio". "Il settore marittimo ha lavorato nell'ultimo anno e mezzo per contribuire a ispirare una nuova Strategia per l'industria marittima europea che, da una parte, permetta a player come Fincantieri e al loro indotto di attuare una nuova politica industriale e, al tempo stesso, sottolinei la necessità di dedicare risorse e sforzi a nuovi ambiti come quello della dimensione subacquea" ha detto Davide Cucino, Senior Vice President per gli Affari UE e NATO di Fincantieri. "La mobilità sostenibile non può che passare da una pluralità di tecnologie, tra cui elettrico, idrogeno e biocarburanti, su cui IP Gruppo api è impegnata da tempo - dice Marco Mannocchi, Responsabile delle Relazioni Esterne e Sostenibilità di IP Gruppo api - Il settore oil and gas rimane un fattore abilitante per garantire che la transizione energetica sia compatibile con sicurezza delle forniture e sostenibilità economica". Aimone di Savoia Aosta, Senior Vice President Affari Istituzionali e Regolatori di Pirelli, ha dichiarato: "Per accelerare la transizione verso un'industria europea sempre più sostenibile e competitiva, è fondamentale individuare obiettivi realizzabili nell'ambito di un quadro normativo ben definito e non frammentato, con tempi di attuazione chiari e prevedibili per consentire alle imprese di pianificare gli investimenti e di implementare i regolamenti. In tal senso, Pirelli auspica un dialogo costante tra istituzioni e industria, affinché le imprese possano contribuire concretamente alla realizzazione di un piano europeo che porti a una maggiore efficienza operativa e a progressi in termini di sostenibilità, innovazione e competitività".

Ship 2 Shore

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Doppia operazione che guarda al futuro per Catania e Civitavecchia

Dopo quasi cinquant'anni, il nuovo PRP della città etnea segna una svolta storica: il porto diventerà un'infrastruttura moderna, sostenibile e integrata con il tessuto urbano. La port authority laziale, intanto, approva il bilancio di previsione 2026. Dopo quasi mezzo secolo, il porto di Catania volta pagina. Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha approvato definitivamente il nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP), completando un iter avviato nel dicembre 2024 e passato attraverso i pareri di tutti gli enti competenti dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al Ministero dell'Ambiente, dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici alla Regione Siciliana e al Comune di Catania.

Unlimited access to exclusive news, analysis and insights
Weekly newsletter
3 email accounts for each company 125 650
You may also be interested in.



Sicilia Report

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP Mtcss, approvato bilancio previsione 2026

(Adnkronos) - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale ha approvato il bilancio di previsione per l'anno 2026. Il via libera è arrivato dal Commissario Straordinario Raffaele Latrofa, che ha esercitato i poteri del Presidente e del Comitato di Gestione. Il documento è stato presentato ieri all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, appena ricostituito, che ha espresso il proprio consensus all'unanimità. Il bilancio, costruito con criteri di prudenza e selettività, prevede entrate correnti per 56,5 milioni di euro e spese correnti per 46,1 milioni. Gli investimenti in conto capitale ammontano a 1,68 milioni, mentre il saldo positivo atteso di 2,165 milioni garantisce la tenuta degli equilibri finanziari. "Questo Organismo non è un adempimento formale - ha sottolineato Latrofa nella prima seduta dell'Organismo da lui presieduta - ma la sede stabile di confronto con gli stakeholder del cluster marittimo-portuale per costruire insieme le scelte strategiche. Il metodo che propongo è semplice e vincolante: trasparenza, tempestività, calendarizzazione e tracciabilità. Avviamo questo percorso con un atto concreto: la presentazione del bilancio di previsione 2026". Il bilancio punta su investimenti essenziali, sostenibilità, digitalizzazione e qualità dei servizi portuali. "Abbiamo scelto un'impostazione sobria e operativa - ha aggiunto Latrofa - che privilegia ciò che è realmente cantierabile e utile per rafforzare la macchina amministrativa. Spendere dove serve, quando serve e con procedure trasparenti: è questa la direzione che intendiamo seguire per garantire risultati misurabili e servizi migliori per operatori, lavoratori e comunità locali". Tags: Copyright © Sicilia Report - Tutti i diritti riservati Pubblicato in Economia.



Teleborsa

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Trasporto merci: nell'Unione europea il 78% viaggia su gomma

I dati sono stati presentati durante l'evento Connect Mobility a Roma (Teleborsa) - Nell' Unione europea il 78% del trasporto via terra delle merci viaggia su gomma e solo il 17% su ferrovia . L'Italia è al di sopra della media per quanto riguarda il primo, con l'88%, mentre è al di sotto in relazione al trasporto merci ferroviario, con il 12% . In entrambi i casi, quest'ultimo è in calo: in Unione Europa si è passati dal 19% del 2015 al 17% del 2023 e nel nostro Paese, rispetto al 2015, si è passati dal 13% al 12%. Guardando l'andamento degli ultimi 20 anni, la quota percentuale di trasporto merci su ferrovia è aumentata fino al 2016 (picco del 14,7%) per poi scendere al livello degli ultimi anni. Questo quanto elaborato da Connect su dati Eurostat, presentati durante l'evento Connect Mobility "L'evoluzione delle politiche UE per i Trasporti" che si è svolto a Roma. L'evento. L'iniziativa è stata organizzata da Connect , la piattaforma di eventi che favorisce il confronto tra soggetti privati e istituzioni attraverso momenti di incontro e networking, in collaborazione con il Parlamento europeo in Italia. Un momento di confronto tra esponenti delle istituzioni e stakeholder del settore trasporti sulle politiche europee : dall'ammodernamento infrastrutturale a quello dei mezzi di trasporto, dalla realizzazione di un sistema efficiente e sostenibile per lo spostamento di merci e persone fino al focus sui trasporti aerei e marittimi che hanno un ruolo determinante in un sistema integrato e multimodale per la mobilità di merci e persone al fine di garantire efficienza e consentire di rispondere agli obiettivi di sostenibilità ambientale. Questi i temi dell'incontro su cui sono intervenuti, tra gli altri, Fabio Pressi, ceo di A2A E-mobility; Raffaele Latrofa, Commissario Straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale; Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs di Autostrade per l'Italia; Maria Cristina Scarfia, Responsabile Affari europei di Confetra; Davide Cucino, Vice Presidente Senior per gli Affari UE e NATO di Fincantieri; Marco Mannocchi, Responsabile Relazioni Esterne e Sostenibilità di IP Gruppo api e Aimone di Savoia Aosta, SVP Affari istituzionali e regolatori di Pirelli. Trasporto merci: per la ferrovia il trend è negativo. In Europa il trend complessivo del trasporto merci su ferro è negativo. Questo nonostante l'obiettivo della Strategia UE della mobilità sostenibile, lanciata nel 2020 , sia di raddoppiare entro il 2050 la quota percentuale del trasporto merci su ferrovia rispetto al 2015. In particolare, la parte occidentale dell'Europa nel 2023 risulta quella meno sviluppata in fatto di trasporto merci ferroviario, con la Spagna al 4,2%, la Francia al 9,2% e l'Italia poco meglio, con il 12%. Il Portogallo appena sopra con il 14,1% di quota di trasporto merci ferroviario, il Belgio 11,7% e i Paesi Bassi 6,4%. Male la Grecia con 1,1%. Diversa è invece la situazione per l'altra metà dell'Europa, a cominciare dalla Germania,



I dati sono stati presentati durante l'evento Connect Mobility a Roma (Teleborsa) - Nell' Unione europea il 78% del trasporto via terra delle merci viaggia su gomma e solo il 17% su ferrovia . L'Italia è al di sopra della media per quanto riguarda il primo, con l'88%, mentre è al di sotto in relazione al trasporto merci ferroviario, con il 12% . In entrambi i casi, quest'ultimo è in calo: in Unione Europa si è passati dal 19% del 2015 al 17% del 2023 e nel nostro Paese, rispetto al 2015, si è passati dal 13% al 12%. Guardando l'andamento degli ultimi 20 anni, la quota percentuale di trasporto merci su ferrovia è aumentata fino al 2016 (picco del 14,7%) per poi scendere al livello degli ultimi anni. Questo quanto elaborato da Connect su dati Eurostat, presentati durante l'evento Connect Mobility "L'evoluzione delle politiche UE per i Trasporti" che si è svolto a Roma. L'evento. L'iniziativa è stata organizzata da Connect , la piattaforma di eventi che favorisce il confronto tra soggetti privati e istituzioni attraverso momenti di incontro e networking, in collaborazione con il Parlamento europeo in Italia. Un momento di confronto tra esponenti delle istituzioni e stakeholder del settore trasporti sulle politiche europee : dall'ammodernamento infrastrutturale a quello dei mezzi di trasporto, dalla realizzazione di un sistema efficiente e sostenibile per lo spostamento di merci e persone fino al focus sui trasporti aerei e marittimi che hanno un ruolo determinante in un sistema integrato e multimodale per la mobilità di merci e persone al fine di garantire efficienza e consentire di rispondere agli obiettivi di sostenibilità ambientale. Questi i temi dell'incontro su cui sono intervenuti, tra gli altri, Fabio Pressi, ceo di A2A E-mobility; Raffaele Latrofa, Commissario Straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale; Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs di Autostrade per l'Italia; Maria Cristina Scarfia, Responsabile Affari europei di Confetra; Davide Cucino, Vice Presidente Senior per gli Affari UE e NATO di Fincantieri; Marco Mannocchi, Responsabile Relazioni Esterne e Sostenibilità di IP Gruppo api e Aimone di Savoia Aosta, SVP Affari istituzionali e regolatori di Pirelli.

Teleborsa

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

con una quota che è al 20,6%. Al di sopra della media UE praticamente tutta l'Europa orientale: Austria al 29,3%, Slovenia al 30,2%, Croazia al 22,7%, Slovacchia al 30,4%, Ungheria al 25,2%, Polonia al 24,1% e Romania al 24%. Sfiora il 40% la Lituania e si colloca addirittura sopra con il 44% la Lettonia. Alti anche i livelli nell'Europa del Nord, con Finlandia e Svezia rispettivamente al 22% e al 29,7%. Trasporto merci: l'Europa viaggia sulla strada. Diversa è invece la situazione per il trasporto merci su strada, settore in cui la media europea si attesta sul 78%, con picchi del 95,8% per la Spagna, 98,9% per la Grecia, 99,3% per l'Irlanda, 91,8% per la Danimarca, 88,9% per la Francia, 88% per l'Italia e 85,9% per il Portogallo. In linea con la media europea l'Austria, mentre la Germania, il Belgio e tutta l'Europa dell'est mostrano percentuali di qualche punto sotto la media. Molto sotto la media UE Paesi Bassi (52,8%), Lettonia (56%) e Romania (53,7%).

E-mobility. Durante l'evento è stata presentata anche un'analisi di Motus-E e ACEA rielaborata da Connact. Secondo i dati, in Italia sono attive 333.658 auto Bev (veicoli elettrici a batteria) con 60.870 immatricolazioni da inizio anno (+28% rispetto al 2024). L'Italia, però, resta indietro rispetto ai principali Paesi UE: la quota di mercato delle auto elettriche nel nostro Paese, infatti, è del 5,9% contro una quota del 16,1% dell'Unione europea. Francia e Germania si aggirano intorno al 18%, mentre sale in Belgio con il 33,4% e nei Paesi Bassi con il 34,7%. Anche il dato della Spagna (8,4%) è superiore a quello italiano. L'infrastruttura di ricarica gioca un ruolo fondamentale in questo mercato: in Italia a giugno 2025 risultano installati 67.561 punti di ricarica con una crescita di 10mila unità rispetto a giugno 2024. "La transizione ecologica è una sfida globale e la mobilità elettrica è una leva capace di dare un contributo concreto al processo di decarbonizzazione - commenta Fabio Pressi, CEO di A2A E-Mobility. "In Italia stiamo assistendo a una crescita costante delle infrastrutture di ricarica, con incrementi annuali che testimoniano un forte impegno di istituzioni e operatori del settore. A2A E-Mobility sta continuando a investire in un modello integrato che combina due direttrici di sviluppo: da un lato le City Plug, infrastrutture di ricarica a bassa potenza pensate per una diffusione capillare in ambito urbano e per rispondere alle esigenze di chi non dispone di un punto di ricarica domestico; dall'altro la realizzazione di hub di ricarica veloce collocati in corrispondenza di snodi stradali e nelle aree ad alta percorrenza. Si tratta di un modello che accompagna la trasformazione della mobilità, capace di soddisfare le diverse esigenze degli automobilisti elettrici". "Al porto di Civitavecchia siamo in un momento nodale per la sostenibilità. Ci sono progetti in cantiere per 80 milioni di euro per il Cold Ironing e siamo primi in Italia per l'esperienza sull'idrogeno, come prima Hydrogen valley portuale, con la prospettiva di andare a produrre 200 tonnellate annue di idrogeno verde che potrebbero fare del nostro hub un luogo di distribuzione dell'idrogeno anche come carburante per le navi. Alle istituzioni chiediamo di creare le condizioni per non farci rimanere un modello isolato" ha detto Raffaele Latrofa, Commissario Straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. "Oggi il 90 per cento dei passeggeri, l'84% delle merci viaggia su strada, e l'80 per cento degli

Teleborsa

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

addetti alla manifattura si trova a meno di 20 km da un casello" sottolinea Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs di Autostrade per l'Italia . "Sono numeri che nei prossimi decenni si ridurranno marginalmente, il settore continuerà a giocare un ruolo fondamentale per le competitività economica e sta assumendo anche quello di abilitatore della decarbonizzazione e digitalizzazione". "Il settore della logistica non è contro la decarbonizzazione, è contro un approccio ideologico che cala target irrealistici dall'alto" ha detto MariaCristina Scarfia, Responsabile Affari europei in Confetra . "Con la Corporate Green Fleet Initiative la Commissione prevede quote di acquisto obbligatorie di camion elettrici che costano circa 400.000 euro, con incentivi che vanno intorno al 10%, quindi 40.000 euro. A questi si aggiungono più o meno 120.000 euro a carico delle aziende per gli allacci, i sistemi di sicurezza, oltre ovviamente al rincaro delle bollette. Da parte nostra speriamo che la Commissione europea ci ripensi, stiamo raccogliendo con la nostra associazione europea e con IRU (Unione Internazionale trasporti su Strada) le firme contro questa proposta e qualora la Commissione dovesse continuare a non ascoltare le voci del settore, ma anche dei tecnici che sostengono quanto sia irrealistica l'opzione solo elettrico per i camion, auspichiamo che il governo italiano e i parlamentari chiedano deroghe o incentivi potenti per il settore se non, addirittura, lo stralcio". "Il settore marittimo ha lavorato nell'ultimo anno e mezzo per contribuire a ispirare una nuova Strategia per l'industria marittima europea che, da una parte, permetta a player come Fincantieri e al loro indotto di attuare una nuova politica industriale e, al tempo stesso, sottolinei la necessità di dedicare risorse e sforzi a nuovi ambiti come quello della dimensione subacquea" ha detto Davide Cucino, Senior Vice President per gli Affari UE e NATO di Fincantieri. "La mobilità sostenibile non può che passare da una pluralità di tecnologie, tra cui elettrico, idrogeno e biocarburanti, su cui IP Gruppo api è impegnata da tempo - dice Marco Mannocchi, Responsabile delle Relazioni Esterne e Sostenibilità di IP Gruppo api - Il settore oil and gas rimane un fattore abilitante per garantire che la transizione energetica sia compatibile con sicurezza delle forniture e sostenibilità economica". Aimone di Savoia Aosta, Senior Vice President Affari Istituzionali e Regolatori di Pirelli, ha dichiarato: "Per accelerare la transizione verso un'industria europea sempre più sostenibile e competitiva, è fondamentale individuare obiettivi realizzabili nell'ambito di un quadro normativo ben definito e non frammentato, con tempi di attuazione chiari e prevedibili per consentire alle imprese di pianificare gli investimenti e di implementare i regolamenti. In tal senso, Pirelli auspica un dialogo costante tra istituzioni e industria, affinché le imprese possano contribuire concretamente alla realizzazione di un piano europeo che porti a una maggiore efficienza operativa e a progressi in termini di sostenibilità, innovazione e competitività". I promotori dell'iniziativa sono A2A, **Autorità di sistema portuale** per il **Tirreno centro settentrionale**, Autostrade per l'Italia, Confetra, Fincantieri, IP Gruppo api, Pirelli.

Tiscali

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Trasporto merci: nell'Unione europea il 78% viaggia su gomma

di Teleborsa (Teleborsa) - Nell'Unione europea il 78% del trasporto via terra delle merci viaggia su gomma e solo il 17% su ferrovia. L'Italia è al di sopra della media per quanto riguarda il primo, con l'88%, mentre è al di sotto in relazione al trasporto merci ferroviario, con il 12%. In entrambi i casi, quest'ultimo è in calo: in Unione Europea si è passati dal 19% del 2015 al 17% del 2023 e nel nostro Paese, rispetto al 2015, si è passati dal 13% al 12%.

Guardando l'andamento degli ultimi 20 anni, la quota percentuale di trasporto merci su ferrovia è aumentata fino al 2016 (picco del 14,7%) per poi scendere al livello degli ultimi anni. Questo quanto elaborato da Connact su dati Eurostat, presentati durante l'evento Connact Mobility "L'evoluzione delle politiche UE per i Trasporti" che si è svolto a Roma. L'evento. L'iniziativa è stata organizzata da Connact, la piattaforma di eventi che favorisce il confronto tra soggetti privati e istituzioni attraverso momenti di incontro e networking, in collaborazione con il Parlamento europeo in Italia. Un momento di confronto tra esponenti delle istituzioni e stakeholder del settore trasporti sulle politiche europee: dall'ammmodernamento infrastrutturale a quello dei

mezzi di trasporto, dalla realizzazione di un **sistema** efficiente e sostenibile per lo spostamento di merci e persone fino al focus sui trasporti aerei e marittimi che hanno un ruolo determinante in un **sistema** integrato e multimodale per la mobilità di merci e persone al fine di garantire efficienza e consentire di rispondere agli obiettivi di sostenibilità ambientale. Questi i temi dell'incontro su cui sono intervenuti, tra gli altri, Fabio Pressi, ceo di A2A E-mobility; Raffaele Latrofa, Commissario Straordinario dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**; Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs di Autostrade per l'Italia; Maria Cristina Scarfia, Responsabile Affari europei di Confetra; Davide Cucino, Vice Presidente Senior per gli Affari UE e NATO di Fincantieri; Marco Mannocchi, Responsabile Relazioni Esterne e Sostenibilità di IP Gruppo api e Aimone di Savoia Aosta, SVP Affari istituzionali e regolatori di Pirelli. Trasporto merci: per la ferrovia il trend è negativo. In Europa il trend complessivo del trasporto merci su ferro è negativo. Questo nonostante l'obiettivo della Strategia UE della mobilità sostenibile, lanciata nel 2020, sia di raddoppiare entro il 2050 la quota percentuale del trasporto merci su ferrovia rispetto al 2015. In particolare, la parte occidentale dell'Europa nel 2023 risulta quella meno sviluppata in fatto di trasporto merci ferroviario, con la Spagna al 4,2%, la Francia al 9,2% e l'Italia poco meglio, con il 12%. Il Portogallo appena sopra con il 14,1% di quota di trasporto merci ferroviario, il Belgio 11,7% e i Paesi Bassi 6,4%. Male la Grecia con 1,1%. Diversa è invece la situazione per l'altra metà dell'Europa, a cominciare dalla Germania, con una quota che è al 20,6%. Al di sopra della media UE praticamente



di Teleborsa (Teleborsa) - Nell'Unione europea il 78% del trasporto via terra delle merci viaggia su gomma e solo il 17% su ferrovia. L'Italia è al di sopra della media per quanto riguarda il primo, con l'88%, mentre è al di sotto in relazione al trasporto merci ferroviario, con il 12%. In entrambi i casi, quest'ultimo è in calo: in Unione Europea si è passati dal 19% del 2015 al 17% del 2023 e nel nostro Paese, rispetto al 2015, si è passati dal 13% al 12%. Guardando l'andamento degli ultimi 20 anni, la quota percentuale di trasporto merci su ferrovia è aumentata fino al 2016 (picco del 14,7%) per poi scendere al livello degli ultimi anni. Questo quanto elaborato da Connact su dati Eurostat, presentati durante l'evento Connact Mobility "L'evoluzione delle politiche UE per i Trasporti" che si è svolto a Roma. L'evento. L'iniziativa è stata organizzata da Connact, la piattaforma di eventi che favorisce il confronto tra soggetti privati e istituzioni attraverso momenti di incontro e networking, in collaborazione con il Parlamento europeo in Italia. Un momento di confronto tra esponenti delle istituzioni e stakeholder del settore trasporti sulle politiche europee: dall'ammmodernamento infrastrutturale a quello dei mezzi di trasporto, dalla realizzazione di un sistema efficiente e sostenibile per lo spostamento di merci e persone fino al focus sui trasporti aerei e marittimi che hanno un ruolo determinante in un sistema integrato e multimodale per la mobilità di merci e persone al fine di garantire efficienza e consentire di rispondere agli obiettivi di sostenibilità ambientale. Questi i temi dell'incontro su cui sono intervenuti, tra gli altri, Fabio Pressi, ceo di A2A E-mobility; Raffaele Latrofa, Commissario Straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale; Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs di Autostrade per l'Italia; Maria Cristina Scarfia, Responsabile Affari europei di Confetra; Davide Cucino, Vice Presidente Senior per gli Affari UE e NATO di Fincantieri; Marco Mannocchi, Responsabile Relazioni Esterne e Sostenibilità di IP

Tiscali

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

tutta l'Europa orientale: Austria al 29,3%, Slovenia al 30,2%, Croazia al 22,7%, Slovacchia al 30,4%, Ungheria al 25,2%, Polonia al 24,1% e Romania al 24%. Sfiora il 40% la Lituania e si colloca addirittura sopra con il 44% la Lettonia. Alti anche i livelli nell'Europa del Nord, con Finlandia e Svezia rispettivamente al 22% e al 29,7%. Trasporto merci: l'Europa viaggia sulla strada. Diversa è invece la situazione per il trasporto merci su strada, settore in cui la media europea si attesta sul 78%, con picchi del 95,8% per la Spagna, 98,9% per la Grecia, 99,3% per l'Irlanda, 91,8% per la Danimarca, 88,9% per la Francia, 88% per l'Italia e 85,9% per il Portogallo. In linea con la media europea l'Austria, mentre la Germania, il Belgio e tutta l'Europa dell'est mostrano percentuali di qualche punto sotto la media. Molto sotto la media UE Paesi Bassi (52,8%), Lettonia (56%) e Romania (53,7%). E-mobility. Durante l'evento è stata presentata anche un'analisi di Motus-E e ACEA rielaborata da Connact. Secondo i dati, in Italia sono attive 333.658 auto Bev (veicoli elettrici a batteria) con 60.870 immatricolazioni da inizio anno (+28% rispetto al 2024). L'Italia, però, resta indietro rispetto ai principali Paesi UE: la quota di mercato delle auto elettriche nel nostro Paese, infatti, è del 5,9% contro una quota del 16,1% dell'Unione europea. Francia e Germania si aggirano intorno al 18%, mentre sale in Belgio con il 33,4% e nei Paesi Bassi con il 34,7%. Anche il dato della Spagna (8,4%) è superiore a quello italiano. L'infrastruttura di ricarica gioca un ruolo fondamentale in questo mercato: in Italia a giugno 2025 risultano installati 67.561 punti di ricarica con una crescita di 10mila unità rispetto a giugno 2024. "La transizione ecologica è una sfida globale e la mobilità elettrica è una leva capace di dare un contributo concreto al processo di decarbonizzazione - commenta Fabio Pressi, CEO di A2A E-Mobility. "In Italia stiamo assistendo a una crescita costante delle infrastrutture di ricarica, con incrementi annuali che testimoniano un forte impegno di istituzioni e operatori del settore. A2A E-Mobility sta continuando a investire in un modello integrato che combina due direttrici di sviluppo: da un lato le City Plug, infrastrutture di ricarica a bassa potenza pensate per una diffusione capillare in ambito urbano e per rispondere alle esigenze di chi non dispone di un punto di ricarica domestico; dall'altro la realizzazione di hub di ricarica veloce collocati in corrispondenza di snodi stradali e nelle aree ad alta percorrenza. Si tratta di un modello che accompagna la trasformazione della mobilità, capace di soddisfare le diverse esigenze degli automobilisti elettrici". "Al porto di Civitavecchia siamo in un momento nodale per la sostenibilità. Ci sono progetti in cantiere per 80 milioni di euro per il Cold Ironing e siamo primi in Italia per l'esperienza sull'idrogeno, come prima Hydrogen valley portuale, con la prospettiva di andare a produrre 200 tonnellate annue di idrogeno verde che potrebbero fare del nostro hub un luogo di distribuzione dell'idrogeno anche come carburante per le navi. Alle istituzioni chiediamo di creare le condizioni per non farci rimanere un modello isolato" ha detto Raffaele Latrofa, Commissario Straordinario dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. "Oggi il 90 per cento dei passeggeri, l'84% delle merci viaggia su strada, e l'80 per cento degli addetti alla manifattura si trova a meno di 20 km da un casello" sottolinea

Tiscali

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Massimiliano Calamea, Head of EU & International Public Affairs di Autostrade per l'Italia . "Sono numeri che nei prossimi decenni si ridurranno marginalmente, il settore continuerà a giocare un ruolo fondamentale per le competitività economica e sta assumendo anche quello di abilitatore della decarbonizzazione e digitalizzazione". "Il settore della logistica non è contro la decarbonizzazione, è contro un approccio ideologico che cala target irrealistici dall'alto" ha detto MariaCristina Scarfia, Responsabile Affari europei in Confetra . "Con la Corporate Green Fleet Initiative la Commissione prevede quote di acquisto obbligatorie di camion elettrici che costano circa 400.000 euro, con incentivi che vanno intorno al 10%, quindi 40.000 euro. A questi si aggiungono più o meno 120.000 euro a carico delle aziende per gli allacci, i sistemi di sicurezza, oltre ovviamente al rincaro delle bollette. Da parte nostra speriamo che la Commissione europea ci ripensi, stiamo raccogliendo con la nostra associazione europea e con IRU (Unione Internazionale trasporti su Strada) le firme contro questa proposta e qualora la Commissione dovesse continuare a non ascoltare le voci del settore, ma anche dei tecnici che sostengono quanto sia irrealistica l'opzione solo elettrico per i camion, auspichiamo che il governo italiano e i parlamentari chiedano deroghe o incentivi potenti per il settore se non, addirittura, lo stralcio". "Il settore marittimo ha lavorato nell'ultimo anno e mezzo per contribuire a ispirare una nuova Strategia per l'industria marittima europea che, da una parte, permetta a player come Fincantieri e al loro indotto di attuare una nuova politica industriale e, al tempo stesso, sottolinei la necessità di dedicare risorse e sforzi a nuovi ambiti come quello della dimensione subacquea" ha detto Davide Cucino, Senior Vice President per gli Affari UE e NATO di Fincantieri. "La mobilità sostenibile non può che passare da una pluralità di tecnologie, tra cui elettrico, idrogeno e biocarburanti, su cui IP Gruppo api è impegnata da tempo - dice Marco Mannocchi, Responsabile delle Relazioni Esterne e Sostenibilità di IP Gruppo api - Il settore oil and gas rimane un fattore abilitante per garantire che la transizione energetica sia compatibile con sicurezza delle forniture e sostenibilità economica". Aimone di Savoia Aosta, Senior Vice President Affari Istituzionali e Regolatori di Pirelli, ha dichiarato: "Per accelerare la transizione verso un'industria europea sempre più sostenibile e competitiva, è fondamentale individuare obiettivi realizzabili nell'ambito di un quadro normativo ben definito e non frammentato, con tempi di attuazione chiari e prevedibili per consentire alle imprese di pianificare gli investimenti e di implementare i regolamenti. In tal senso, Pirelli auspica un dialogo costante tra istituzioni e industria, affinché le imprese possano contribuire concretamente alla realizzazione di un piano europeo che porti a una maggiore efficienza operativa e a progressi in termini di sostenibilità, innovazione e competitività". I promotori dell'iniziativa sono A2A, **Autorità di sistema portuale** per il **Tirreno centro settentrionale**, Autostrade per l'Italia, Confetra, Fincantieri, IP Gruppo api, Pirelli. di Teleborsa.

Messaggero Marittimo

Taranto

Taranto: record europeo per il carico delle pale eoliche V236 Offshore

TARANTO - Taranto segna un nuovo traguardo nella filiera europea dell'offshore wind. Per la prima volta, il porto ionico ha ospitato un'operazione di carico completo di 12 pale eoliche V236 prodotte da Vestas, imbarcate su un'unica nave la Tony Stark diretta verso il parco eolico offshore di He Dreiht, nei mari del Nord. Si tratta di un risultato di portata straordinaria, che conferma il ruolo di Taranto come hub strategico nel panorama dell'energia rinnovabile europea. Le operazioni, complesse e ad alta specializzazione, sono state condotte in totale sicurezza grazie alla comprovata esperienza e professionalità degli operatori portuali impegnati nelle attività di movimentazione e logistica. Il carico delle V236, tra le pale eoliche più imponenti e tecnologicamente avanzate oggi in produzione, rappresenta un record mai raggiunto prima in Europa e testimonia la capacità del porto di Taranto di gestire progetti di grande scala legati alla transizione energetica. Il ritmo produttivo rimane elevato: il prossimo carico è previsto per metà Novembre, quando un nuovo lotto di pale sarà pronto a salpare nuovamente verso i mari del Nord, consolidando ulteriormente il ruolo dello scalo pugliese nel settore dell'eolico offshore europeo. Foto: profilo LinkedIn Port Network Authority of the Ionian Sea - Port of Taranto

Messaggero Marittimo.it



Taranto: record europeo per il carico delle pale eoliche V236 Offshore

TARANTO - Taranto segna un nuovo traguardo nella filiera europea dell'offshore wind. Per la prima volta, il porto ionico ha ospitato un'operazione di carico completo di 12 pale eoliche V236 prodotta da Vestas, imbarcate su un'unica nave — la Tony Stark — diretta verso il parco eolico offshore di He Dreiht, nei mari del Nord.

Si tratta di un risultato di **portata straordinaria**, che conferma il ruolo di Taranto come hub strategico nel panorama dell'energia rinnovabile europea. Le operazioni, complesse e ad alta specializzazione, sono state condotte in **totale sicurezza** grazie alla comprovata esperienza e professionalità degli operatori portuali impegnati nelle attività di movimentazione e logistica.

Il carico delle V236, tra le pale eoliche più imponenti e tecnologicamente avanzate oggi in produzione, rappresenta un **record mai raggiunto prima in Europa** e testimonia la capacità del porto di Taranto di gestire progetti di grande scala legati alla transizione energetica.

Il **ritmo produttivo** rimane elevato: il prossimo carico è previsto per **metà Novembre**, quando un nuovo lotto di pale sarà pronto a salpare nuovamente verso i mari del Nord, consolidando ulteriormente il ruolo dello scalo pugliese nel settore dell'eolico offshore europeo.

© Messaggero Marittimo - I contenuti sono di proprietà di Messaggero Marittimo e sono vietate espressamente la ristampa, l'uso non autorizzato e la diffusione. Messaggero Marittimo è un marchio registrato di Messaggero Marittimo. Messaggero Marittimo è un marchio registrato di Messaggero Marittimo. Messaggero Marittimo è un marchio registrato di Messaggero Marittimo. Messaggero Marittimo è un marchio registrato di Messaggero Marittimo.

Mct Gioia Tauro: Antonio Davide Testi lascia

GIOIA TAURO - Antonio Davide Testi lascia la guida di Mct, Medcenter container terminal di Gioia Tauro. L'amministratore delegato del terminal della famiglia Msc che nel porto calabrese movimentava i container con numeri in ulteriore espansione, si sarebbe dimesso. Una decisione improvvisa secondo quanto si apprende dagli organi di stampa locali, che è stata accolta con rammarico dalla FIT CISL Calabria. "Con la sua guida si sono avviate e concretizzate ottime relazioni sindacali, basate sul dialogo e sul rispetto reciproco, che hanno contribuito a garantire stabilità e continuità alle attività del terminal e alla serenità dei lavoratori hanno scritto in una nota. Ed è per questo che il sindacato chiede continuità nella gestione del terminal e chiarezza per il futuro, in una fase di crescita che non deve subire rallentamenti. "Il porto di Gioia Tauro -aggiungono- rappresenta una risorsa strategica per la Calabria e per l'intero Paese, e deve continuare a essere sostenuto da una visione industriale solida e condivisa. La FIT CISL Calabria rivolge all'Ing. Antonio Davide Testi un sincero ringraziamento per il lavoro svolto in questi anni e un augurio per il suo futuro professionale, riconoscendo il contributo significativo offerto allo sviluppo e alla valorizzazione del porto di Gioia Tauro. Antonio Testi, classe 1962 ha alle spalle esperienza di consulenza di direzione, inizialmente in Andersen Consulting, poi nel Gruppo Ambrosetti dirigendo società nazionali e multinazionali nel settore manifatturiero e servizi. Entrato nel settore della logistica portuale è stato alla guida di terminal come La Spezia con Contship dal 2016 al 2019, quando è passato alla guida di Mct a Gioia Tauro.



Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Testi lascia il vertice di Medcenter Container Terminal a Gioia Tauro

Il numero uno del principale terminal container d'Italia ha lasciato l'incarico. Si apprende infatti da una nota di Fit Cisl Calabria, che ha espresso rammarico, che Antonio Davide Testi si è dimesso dalla carica di Chief Executive Officer della Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro: "Una decisione improvvisa che giunge in un momento di grande rilancio per lo scalo calabrese, protagonista negli ultimi anni di una fase di crescita e di consolidamento grazie al lavoro sinergico tra azienda, istituzioni e parti sociali. Con la sua guida si sono avviate e concretizzate ottime relazioni sindacali, basate sul dialogo e sul rispetto reciproco, che hanno contribuito a garantire stabilità e continuità alle attività del terminal e alla serenità dei lavoratori". Il sindacato ha anche sottolineato "come sia oggi fondamentale assicurare continuità gestionale e chiarezza nelle prospettive future, affinché il percorso di rilancio avviato non subisca interruzioni o rallentamenti. Il porto di Gioia Tauro rappresenta una risorsa strategica per la Calabria e per l'intero Paese, e deve continuare a essere sostenuto da una visione industriale solida e condivisa". Il manager, a tre anni dalla pensione, avrebbe lasciato la società del gruppo Msc per un incarico di prestigioso che lo riavvicinerà ai luoghi di origine (Milano). A quanto risulta a SHIPPING ITALY il successore non sarebbe ancora stato scelto e sarebbero diversi i nomi in lizza.

Shipping Italy

Testi lascia il vertice di Medcenter Container Terminal a Gioia Tauro



10/31/2025 15:55 Nicola Capuzzo

Porti Dopo le dimissioni dell'a.d. ancora incerta la successione alla guida del primo terminal container d'Italia di REDAZIONE SHIPPING ITALY il numero uno del principale terminal container d'Italia ha lasciato l'incarico. Si apprende infatti da una nota di Fit Cisl Calabria, che ha espresso rammarico, che Antonio Davide Testi si è dimesso dalla carica di Chief Executive Officer della Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro: "Una decisione improvvisa che giunge in un momento di grande rilancio per lo scalo calabrese, protagonista negli ultimi anni di una fase di crescita e di consolidamento grazie al lavoro sinergico tra azienda, istituzioni e parti sociali. Con la sua guida si sono avviate e concretizzate ottime relazioni sindacali, basate sul dialogo e sul rispetto reciproco, che hanno contribuito a garantire stabilità e continuità alle attività del terminal e alla serenità dei lavoratori". Il sindacato ha anche sottolineato "come sia oggi fondamentale assicurare continuità gestionale e chiarezza nelle prospettive future, affinché il percorso di rilancio avviato non subisca interruzioni o rallentamenti. Il porto di Gioia Tauro rappresenta una risorsa strategica per la Calabria e per l'intero Paese, e deve continuare a essere sostenuto da una visione industriale solida e condivisa". Il manager, a tre anni dalla pensione, avrebbe lasciato la società del gruppo Msc per un incarico di prestigioso che lo riavvicinerà ai luoghi di origine (Milano). A quanto risulta a SHIPPING ITALY il successore non sarebbe ancora stato scelto e sarebbero diversi i nomi in lizza. 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.

Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

ATM, incarichi per 150mila euro agli "amici" di Cateno

Redazione | venerdì 31 Ottobre 2025 - 08:54 Il provvedimento risale allo scorso 29 luglio, ma sul sito aziendale di ATM Messina Spa, alla sezione "trasparenza" non vi è alcuna traccia (con grande fatica siamo riusciti a reperire due provvedimenti su tre), e riguarda la nomina dell'avvocato Massimo Rizzo, già consigliere comunale eletto con la lista LiberaMe e fervente oppositore di Cateno De Luca, a presidente dell'OdV (Organismo di vigilanza), come previsto dal Modello 231, approvato tardivamente da ATM. Incarico da 60mila euro Un incarico da 60mila euro per tre anni. Il compito del presidente di OdV sarà quello di coordinare l'organismo al fine di prevenire all'interno dell'azienda Partecipata del Comune di Messina la commissione di reati per cui l'ente potrebbe essere ritenuto responsabile, secondo il D.Lgs. 231/2001. L'avvocato Massimo Rizzo è stato anche nominato dal sindaco metropolitano, Federico Basile, quale componente del Comitato di gestione dell'**Autorità portuale** dello **Stretto**. In questo caso, il componente riceve un compenso per l'effettiva partecipazione alle adunanze dell'organo: una sorta di gettone di presenza. I componenti di OdV Il nuovo presidente dell'OdV di ATM sarà affiancato da una collega; si tratta dell'avvocato Daniela Cogliandro, nominata componente con una indennità da 48mila euro in tre anni. Il terzo componente è Giuseppe Sterrantino, dipendente di ATM dal 2020, già consigliere comunale ed attuale vice sindaco di Cateno De Luca a Taormina Sterrantino è responsabile dell'Ufficio ragioneria dell'Azienda dei trasporti di Messina. Sterrantino figura nell'elenco dei donatori volontari al partito di Cateno De Luca, "Sud chiama Nord". In qualità di componente dovrebbe (il condizionale è d'obbligo visto che il provvedimento di nomina è secretato), percepire anche lui 48mila euro per tre anni Il RUP RUP (Responsabile Unico del Progetto) di questo procedimento amministrativo, mediante procedimento diretto, è il dott. Armando Bressan, attuale direttore amministrativo, vice direttore generale, direttore ad interim della direzione commerciale, con incarico. Anche Bressan figura nella lista dei donatori volontari di "Sud chiama Nord" Lo stesso Bressan è titolare di un incarico da 12mila euro all'ASM di Taormina, guidata dall'ex presidente di ATM, Pippo Campagna, come RPD (ovvero Responsabile protezione dati). D. G. 0 commenti [Lascia un commento.](#)

Messina Oggi

ATM, incarichi per 150mila euro agli "amici" di Cateno



10/31/2025 08:58

Redazione | venerdì 31 Ottobre 2025 - 08:54 Il provvedimento risale allo scorso 29 luglio, ma sul sito aziendale di ATM Messina Spa, alla sezione "trasparenza" non vi è alcuna traccia (con grande fatica siamo riusciti a reperire due provvedimenti su tre), e riguarda la nomina dell'avvocato Massimo Rizzo, già consigliere comunale eletto con la lista LiberaMe e fervente oppositore di Cateno De Luca, a presidente dell'OdV (Organismo di vigilanza), come previsto dal Modello 231, approvato tardivamente da ATM. Incarico da 60mila euro Un incarico da 60mila euro per tre anni. Il compito del presidente di OdV sarà quello di coordinare l'organismo al fine di prevenire all'interno dell'azienda Partecipata del Comune di Messina la commissione di reati per cui l'ente potrebbe essere ritenuto responsabile, secondo il D.Lgs. 231/2001. L'avvocato Massimo Rizzo è stato anche nominato dal sindaco metropolitano, Federico Basile, quale componente del Comitato di gestione dell'Autorità portuale dello Stretto. In questo caso, il componente riceve un compenso per l'effettiva partecipazione alle adunanze dell'organo: una sorta di gettone di presenza. I componenti di OdV Il nuovo presidente dell'OdV di ATM sarà affiancato da una collega; si tratta dell'avvocato Daniela Cogliandro, nominata componente con una indennità da 48mila euro in tre anni. Il terzo componente è Giuseppe Sterrantino, dipendente di ATM dal 2020, già consigliere comunale ed attuale vice sindaco di Cateno De Luca a Taormina Sterrantino è responsabile dell'Ufficio ragioneria dell'Azienda dei trasporti di Messina. Sterrantino figura nell'elenco dei donatori volontari al partito di Cateno De Luca, "Sud chiama Nord". In qualità di componente dovrebbe (il condizionale è d'obbligo visto che il provvedimento di nomina è secretato), percepire anche lui 48mila euro per tre anni Il RUP RUP (Responsabile Unico del Progetto) di questo procedimento amministrativo, mediante procedimento diretto, è il dott. Armando Bressan, attuale direttore amministrativo, vice direttore generale, direttore ad interim della direzione

Porto di Tremestieri, cantieri fantasma e promesse disattese: cosa sta succedendo a Messina

Sei mesi di stop e cantiere quasi immobile: le trivellazioni non sono mai partite, la diga foranea slitta e Messina resta schiacciata dal traffico dei TIR sulla Ss114. Sindacati in allarme, il commissario promette un tavolo imminente ma l'ombra dell'incompiuta torna a allungarsi. A Messina i lavori per il porto di Tremestieri si sono di nuovo arenati. Le trivellazioni, in programma ormai sei mesi fa, non sono mai partite. E l'attesa per la realizzazione della diga foranea, utile a evitare il costante insabbiamento dell'approdo a sud della città, si allunga. Da mesi, la grande opera che dovrebbe liberare Messina dal traffico dei mezzi pesanti lungo la Ss114 procede a passo di lumaca e a suon di continui ritardi sulla tabella di marcia. Ritardi, è opportuno sottolinearlo, che si sommano a quelli dovuti al precedente appalto, con il passaggio dalla società Nuova Coedmar di Chioggia alla Bruno Teodoro di Capo d'Orlando. Nel gennaio del 2024, proprio ai microfoni del Quotidiano di Sicilia, il sindaco Federico Basile parlava con fiducia di un'opera "completa entro 500 giorni dall'avvio dei lavori". Oggi, di quei 500 giorni non se n'è consumato nemmeno uno. Il cantiere è ripartito solo a singhiozzo e l'opera è passata sotto la

supervisione dell'ingegnere Francesco Di Sarcina, commissario per la realizzazione dell'infrastruttura. Secondo l'ultimo cronoprogramma fornito dalla Bruno Teodoro Costruzioni, la nuova impresa subentrata dopo la crisi della precedente ditta appaltatrice, i lavori sarebbero dovuti ripartire a luglio con le trivellazioni a mare propedeutiche alla realizzazione della diga foranea, il cuore strutturale del nuovo porto. Una tempistica utile per evitare che le mareggiate potessero abbattersi sul molo e ritardare l'esecuzione delle opere a mare. A ottobre inoltrato, però, il cantiere resta fermo. Un'opera simbolo tra attese e rinvii. Il porto di Tremestieri, pensato come soluzione definitiva per spostare i flussi di mezzi pesanti fuori dal centro urbano di Messina, è da anni al centro di una lunga e complessa vicenda amministrativa. Un progetto da 90 milioni di euro, di cui 60 finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e il resto cofinanziato dalla Regione Siciliana e dall'**Autorità portuale dello Stretto**. L'obiettivo era quello di creare un hub moderno per l'imbarco e lo sbarco dei mezzi pesanti diretti in Calabria, riducendo il traffico sulla statale 114 e in via La Farina, due arterie urbane oggi soffocate dal transito dei tir. Una linea di passaggio che dal molo di Tremestieri dovrebbe approdare sulla nuova via Don Blasco, con quest'ultima ancora in fase di completamento, per raggiungere la zona Falcata di Messina. Ma dal primo affidamento del 2021 a oggi, il progetto ha cambiato più volte direzione. Il primo stop era arrivato nel 2023, con la rescissione del contratto alla precedente impresa esecutrice per "criticità operative e ritardi cronici". Dopo mesi di stallo, nel 2024 il cantiere è stato assegnato alla Bruno Teodoro Costruzioni. L'allarme dei sindacati: "Non



Sei mesi di stop e cantiere quasi immobile: le trivellazioni non sono mai partite, la diga foranea slitta e Messina resta schiacciata dal traffico dei TIR sulla Ss114. Sindacati in allarme, il commissario promette un tavolo imminente ma l'ombra dell'incompiuta torna a allungarsi. A Messina i lavori per il porto di Tremestieri si sono di nuovo arenati. Le trivellazioni, in programma ormai sei mesi fa, non sono mai partite. E l'attesa per la realizzazione della diga foranea, utile a evitare il costante insabbiamento dell'approdo a sud della città, si allunga. Da mesi, la grande opera che dovrebbe liberare Messina dal traffico dei mezzi pesanti lungo la Ss114 procede a passo di lumaca e a suon di continui ritardi sulla tabella di marcia. Ritardi, è opportuno sottolinearlo, che si sommano a quelli dovuti al precedente appalto, con il passaggio dalla società Nuova Coedmar di Chioggia alla Bruno Teodoro di Capo d'Orlando. Nel gennaio del 2024, proprio ai microfoni del Quotidiano di Sicilia, il sindaco Federico Basile parlava con fiducia di un'opera "completa entro 500 giorni dall'avvio dei lavori". Oggi, di quei 500 giorni non se n'è consumato nemmeno uno. Il cantiere è ripartito solo a singhiozzo e l'opera è passata sotto la supervisione dell'ingegnere Francesco Di Sarcina, commissario per la realizzazione dell'infrastruttura. Secondo l'ultimo cronoprogramma fornito dalla Bruno Teodoro Costruzioni, la nuova impresa subentrata dopo la crisi della precedente ditta appaltatrice, i lavori sarebbero dovuti ripartire a luglio con le trivellazioni a mare propedeutiche alla realizzazione della diga foranea, il cuore strutturale del nuovo porto. Una tempistica utile per evitare che le mareggiate potessero abbattersi sul molo e ritardare l'esecuzione delle opere a mare. A ottobre inoltrato, però, il cantiere resta fermo. Un'opera simbolo tra attese e rinvii. Il porto di Tremestieri, pensato come soluzione definitiva per spostare i flussi di mezzi pesanti fuori dal centro urbano di Messina, è da anni al centro di una lunga e complessa vicenda amministrativa. Un progetto da 90 milioni di euro, di cui 60 finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e il resto cofinanziato dalla Regione Siciliana e dall'**Autorità portuale dello Stretto**. L'obiettivo era quello di creare un hub moderno per l'imbarco e lo sbarco dei mezzi pesanti diretti in Calabria, riducendo il traffico sulla statale 114 e in via La Farina, due arterie urbane oggi soffocate dal transito dei tir. Una linea di passaggio che dal molo di Tremestieri dovrebbe approdare sulla nuova via Don Blasco, con quest'ultima ancora in fase di completamento, per raggiungere la zona Falcata di Messina. Ma dal primo affidamento del 2021 a oggi, il progetto ha cambiato più volte direzione. Il primo stop era arrivato nel 2023, con la rescissione del contratto alla precedente impresa esecutrice per "criticità operative e ritardi cronici". Dopo mesi di stallo, nel 2024 il cantiere è stato assegnato alla Bruno Teodoro Costruzioni. L'allarme dei sindacati: "Non

si perda un'altra occasione" Il nuovo stop non è passato inosservato ai sindacati. La Uil di Messina è stata la prima a chiedere un incontro urgente con il Commissario straordinario dell'opera, Francesco Di Sarcina , denunciando "un silenzio preoccupante" sui tempi effettivi del cantiere. "Il commissario Di Sarcina ha confermato che le fondamentali lavorazioni per la costruzione della diga foranea non sono ancora iniziati e, forse, dovrebbero partire nel prossimo mese di novembre. La diga foranea è una specifica e fondamentale esecuzione che doveva essere realizzata nel periodo estivo in maniera tale da evitare il maltempo e le eventuali mareggiate che, come avvenuto lo scorso anno, rischiano di immobilizzare il porto e di creare la paralisi totale", sostiene Ivan Tripodi , segretario generale Uil Messina. Per il sindacato questa situazione sta comportando "il concreto pericolo di uno slittamento nella conclusione dei lavori del porto di Tremestieri che, come noto, sono previsti nell'autunno 2026. Questa ipotesi rappresenta una iattura inaccettabile poiché le opere incompiute rappresentano una drammatica realtà nella storia della nostra terra". La richiesta di un tavolo di confronto da parte della Uil è però fin qui rimasta disattesa. Sul tema è quindi intervenuta anche la Cgil . "Siamo di fronte a un'opera strategica per la città e per l'intera area dello **Stretto**. I ritardi chiamano in causa non solo la ditta esecutrice, ma anche il Comune di Messina in qualità di ente committente e garante della sicurezza dei cittadini. È sotto gli occhi di tutti che i disagi causati dall'attraversamento dei TIR restano enormi. Serve trasparenza sui tempi e sulle cause reali del blocco", ha sottolineato il segretario Pietro Patti. Le sigle sindacali temono che il porto di Tremestieri possa trasformarsi nell'ennesima grande incompiuta siciliana : un'infrastruttura finanziata, progettata e mai ultimata, o con decenni di ritardo. Un rischio che a Messina suona familiare, basti pensare alle lunghe vicende dell'approdo della Rada San Francesco, alla storia del viadotto Ritiro e degli svincoli (tutt'ora in attesa di ultimazione a quasi trent'anni dall'avvio dei lavori, ndr) e i ritardi già accumulati dai cantieri per realizzazione della via Don Blasco. E questo solo per citare alcune delle infrastrutture cittadine che maggiormente impattano sulla popolazione residente. A rimettere ordine dovrà pensarci il commissario straordinario dell'opera, Francesco Di Sarcina , che ha annunciato un tavolo di confronto imminente con tutti i soggetti coinvolti. L'obiettivo è definire con precisione tempi, modalità e responsabilità per la ripresa delle attività. Secondo quanto trapela, la ditta avrebbe confermato l'intenzione di avviare le trivellazioni a mare entro metà novembre , ma resta l'incognita del meteo: il maltempo autunnale rischia di rendere impossibili gli interventi di fondazione. Sei mesi di ritardo e solo il 37% dei lavori completati. L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), nel monitoraggio aggiornato di settembre, certifica che il progetto del porto di Tremestieri risulta completato per appena il 37% delle opere previste . Un dato che non sorprende, ma che rende del tutto irrealistica la prospettiva di completamento entro il prossimo anno. Solo l'avvio delle trivellazioni consentirebbe di aprire la fase più delicata: la costruzione della diga foranea , una barriera lunga oltre 500 metri che dovrà proteggere l'approdo dai venti e dalle mareggiate, garantendo l'operatività in ogni stagione. Basile:

"Mi confronto ogni settimana col Commissario, ma serve pazienza" Il sindaco di Messina, Federico Basile , prova oggi a mantenere il tono della fiducia, pur ammettendo la complessità della situazione. "Mi sento quasi settimanalmente con il Commissario Di Sarcina - ha confermato - La preoccupazione è legata al fatto che quest'opera deve essere completata. Dall'altro lato, bisogna riconoscere che l'appalto è stato preso in corsa da un'azienda subentrata, che ha dovuto rivedere procedure e strategie. La Bruno Teodoro si è dimostrata solida e seria". Il primo cittadino insiste sulla necessità di "non alimentare allarmismi", ricordando che "entro metà novembre dovrebbero iniziare le trivellazioni, salvo imprevisti meteo". Parole che non bastano però a tranquillizzare i sindacati, che chiedono garanzie scritte sui tempi e sulla trasparenza dei fondi. Un appalto difficile, tra passaggi di consegne e lungaggini Il cantiere del porto di Tremestieri è un caso emblematico di come la burocrazia possa inghiottire anche le opere più attese. Dopo la rescissione del contratto con la precedente impresa, la Bruno Teodoro Costruzioni è subentrata con una procedura di urgenza, ereditando un appalto parzialmente eseguito e una serie di problematiche tecniche legate al fondale marino. La fase di riprogettazione, le nuove autorizzazioni ambientali e la verifica degli impatti strutturali hanno rallentato ulteriormente l'avvio dei lavori. Secondo fonti tecniche del Comune, tra la consegna formale e la possibilità operativa sono trascorsi quasi sei mesi . In mezzo, la riorganizzazione del personale, i nuovi rilievi batimetrici e le modifiche alle modalità di getto della diga foranea. Una città ancora ostaggio dei TIR Intanto, Messina continua a subire le conseguenze del ritardo. Senza il nuovo porto a pieno servizio, i TIR diretti verso la Calabria attraversano ancora il centro urbano, causando congestione, inquinamento e pericoli per la sicurezza stradale. La situazione è diventata insostenibile soprattutto lungo la Statale 114 e la zona sud della città, dove si registrano code quotidiane e incidenti frequenti, come quello che lunedì ha causato la morte di un ciclista in transito finito sotto le ruote di un mezzo pesante a ridosso di Contesse. Infrastrutture siciliane: tra ritardi e incompiute Il caso Tremestieri è diventato il simbolo di un modo di fare opere pubbliche in Italia e in Sicilia: grandi progetti annunciati, finanziati e poi impantanati. La cronologia di questa infrastruttura sembra una parabola: progettazione nel 2017, gara bandita nel 2019, affidamento nel 2021, rescissione nel 2023, nuovo subentro nel 2024 e, oggi, ancora tutto in standby. Una storia che somiglia a molte altre, ma che pesa di più perché riguarda Messina, una città che convive quotidianamente con i disagi di una mobilità interregionale e in attesa di conoscere quello che sarà il destino del progetto del ponte sullo **Stretto**.

Approvato il nuovo Piano regolatore del porto di Catania

Di Sarcina: 'sono molto soddisfatto, arriva dopo quasi 50 anni' Il nuovo Piano regolatore del porto (Prp) di Catania è realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio Prp, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale Francesco Di Sarcina - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti il fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive; si delineeranno significative prospettive di sviluppo. Naturalmente il progetto - sottolinea Di Sarcina - ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di approvazione, dunque è una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario. Avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma - annuncia Di Sarcina - a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront. In tutte le fasi di questo delicato e importante processo di cambiamento saranno salvaguardate le attività imprenditoriali e i lavoratori: ciascuno di essi avrà modo, se lo vorrà, di crescere e svilupparsi nel porto. Già nel 2025 abbiamo avviato numerosi cantieri che stanno dando un nuovo volto al porto e i risultati sono sotto gli occhi di tutti. hiesto a questa AdSp di rinnovare il porto e aprirlo a nuovi e più attuali orizzonti".



Di Sarcina: 'sono molto soddisfatto, arriva dopo quasi 50 anni' Il nuovo Piano regolatore del porto (Prp) di Catania è realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio Prp, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale Francesco Di Sarcina - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti il fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive; si delineeranno significative prospettive di sviluppo. Naturalmente il progetto - sottolinea Di Sarcina - ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di approvazione, dunque è una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario. Avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma - annuncia Di Sarcina - a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront. In tutte le fasi di questo delicato e importante processo di cambiamento saranno salvaguardate le attività imprenditoriali e i lavoratori: ciascuno di essi avrà modo,

Approvato il Piano Regolatore del Porto di Catania: si parte subito coi primi interventi di apertura alla città

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati Sei abbonato? Accedi >>
L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

FerPress

Approvato il Piano Regolatore del Porto di Catania: si parte subito coi primi interventi di apertura alla città



10/31/2025 09:30

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati Sei abbonato? Accedi >> L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + iva Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario Iscriviti gratuitamente alla Dailyletter FerPress e a Mobility Magazine.

IL Sicilia

Catania

Catania, approvato il Piano Regolatore del Porto. Bonaccorsi e Ciancio (M5S): "Salviamo la scogliera d'Armisi"

Pietro Di Grazia Il via libera al Piano Regolatore del Porto da parte del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, che completa un iter complesso avviato nel dicembre 2024, che ha coinvolto i ministeri del Trasporto e dell'Ambiente, la Regione Siciliana, il Comune di Catania e numerosi enti tecnici e ambientali, ha entusiasmato molti per via del progetto che proietterebbe Catania nel futuro ma, nello stesso tempo, stizzito altri. I consiglieri pentastellati Graziano Bonaccorsi e Gianina Ciancio, hanno negativamente commentato la notizia, prendendo le difese della scogliera d'Armisi " Il 9 ottobre scorso - spiegano i pentastellati - il Ministero dell'Ambiente ha approvato la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regolatore del Porto di Catania, accompagnandola con pesanti prescrizioni. Quelle condizioni - che recepiscono in gran parte le osservazioni del Comitato Parco Territoriale Monte Po-Vallone Acquicella, della Lipu, di Volerelaluna e di molte altre realtà civiche - dimostrano che il progetto presentato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale era sproporzionato, invasivo e incompatibile con la tutela ambientale e paesaggistica. Eppure, nonostante le prescrizioni ministeriali, la stessa Autorità portuale - già protagonista di gravi contestazioni e oggetto di interventi dell'ANAC e del TAR (gara sui servizi portuali) - si appresta a realizzare il nuovo porto di Catania, con un ampliamento che mette a repentaglio la scogliera dell'Armisi, una delle ultime falesie naturali rimaste intatte nel tessuto urbano della città ". " La scogliera dell'Armisi - sottolineano - non è un ostacolo allo sviluppo, ma un bene comune di valore geologico, biologico e paesaggistico inestimabile. Distruggerla per costruire una nuova darsena turistica o commerciale significherebbe compromettere per sempre un punto delicatissimo del nostro ecosistema costiero, alterando i flussi marini, aggravando la pericolosità geomorfologica e cancellando un tratto identitario del rapporto tra Catania e il suo mare. Il decreto ministeriale è chiaro: le nuove strutture portuali devono allontanarsi dalla scogliera dell'Armisi; va salvaguardata la falesia e gli affioramenti rocciosi; le funzioni commerciali devono essere riequilibrare con Augusta, destinando Catania al traffico passeggeri e crocieristico; gli interventi edilizi vanno ridotti drasticamente e arretrati almeno di 150 metri dalla costa ". " Disattendere queste prescrizioni - continuano - significa violare la ratio stessa dell'approvazione della VAS, oltre che mettere a rischio la sicurezza e la bellezza del nostro litorale. Come consiglieri comunali, abbiamo sempre votato contro questo progetto in Consiglio, denunciandone gli impatti ambientali e l'irragionevolezza urbanistica. Continueremo a opporci in tutte le sedi istituzionali, dentro e fuori l'aula consiliare, perché questo piano non rappresenta l'interesse della città, ma un'idea di sviluppo miope e distruttiva. Per questo chiediamo che nessuna nuova darsena venga realizzata nell'area nord del porto, che la scogliera



10/31/2025 15:35

Pietro Di Grazia Il via libera al Piano Regolatore del Porto da parte del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, che completa un iter complesso avviato nel dicembre 2024, che ha coinvolto i ministeri del Trasporto e dell'Ambiente, la Regione Siciliana, il Comune di Catania e numerosi enti tecnici e ambientali, ha entusiasmato molti per via del progetto che proietterebbe Catania nel futuro ma, nello stesso tempo, stizzito altri. I consiglieri pentastellati Graziano Bonaccorsi e Gianina Ciancio, hanno negativamente commentato la notizia, prendendo le difese della scogliera d'Armisi " Il 9 ottobre scorso - spiegano i pentastellati - il Ministero dell'Ambiente ha approvato la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regolatore del Porto di Catania, accompagnandola con pesanti prescrizioni. Quelle condizioni - che recepiscono in gran parte le osservazioni del Comitato Parco Territoriale Monte Po-Vallone Acquicella, della Lipu, di Volerelaluna e di molte altre realtà civiche - dimostrano che il progetto presentato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale era sproporzionato, invasivo e incompatibile con la tutela ambientale e paesaggistica. Eppure, nonostante le prescrizioni ministeriali, la stessa Autorità portuale - già protagonista di gravi contestazioni e oggetto di interventi dell'ANAC e del TAR (gara sui servizi portuali) - si appresta a realizzare il nuovo porto di Catania, con un ampliamento che mette a repentaglio la scogliera dell'Armisi, una delle ultime falesie naturali rimaste intatte nel tessuto urbano della città ". " La scogliera dell'Armisi - sottolineano - non è un ostacolo allo sviluppo, ma un bene comune di valore geologico, biologico e paesaggistico inestimabile. Distruggerla per costruire una nuova darsena turistica o commerciale significherebbe compromettere per sempre un punto delicatissimo del nostro ecosistema costiero, alterando i flussi marini, aggravando la pericolosità geomorfologica e cancellando

IL Sicilia

Catania

dell'Armisi sia integralmente tutelata e che si apra subito una discussione pubblica e trasparente tra città, amministrazione e Autorità portuale sul futuro del mare di Catania ". " Non possiamo accettare che scelte calate dall'alto decidano il destino del nostro ambiente e del nostro territorio Invitiamo tutti i cittadini e le cittadine, le realtà sociali, culturali e ambientaliste, a mobilitarsi per difendere la scogliera dell'Armisi e per chiedere un modello di sviluppo portuale sostenibile, rispettoso della natura e della città. Un'altra Catania è possibile - concludono - ma solo se sapremo difenderla insieme ".

IL Sicilia

Catania

D'Agostino: "Porto di Catania verso il futuro, in arrivo sessanta milioni per il rilancio dell'area"

Redazione "Dopo mezzo secolo ecco una grande opportunità per tutta la Città metropolitana: lo sviluppo del Porto di Catania significherà proiettarsi nel futuro ed organizzarsi per rendere il nostro territorio all'altezza di poter competere con altre realtà del Mediterraneo". Così dichiara l'onorevole Nicola D'Agostino, deputato di Forza Italia all'Ars, in merito alla finanziaria regionale. "Significa avanzamento economico, turistico, commerciale, ma anche culturale e sociale. I miei complimenti a **Francesco Di Sarcina** per come continua ad interpretare il suo mandato all'Autorità Portuale. Già oggi sono attivi 150 milioni di euro di interventi e ancora 60 milioni stanno per essere appaltati. Ovviamente altre centinaia di milioni potranno essere attivati a breve, tanto che sarà proprio l'area portuale il nuovo cuore pulsante di Catania. Avere impedito speculazioni e pretesti per frenare va riconosciuto a Di **Sarcina** e ad una parte rilevante del Consiglio comunale che non si è fatto incantare dalle sirene del compromesso al ribasso", conclude.

IL Sicilia

D'Agostino: "Porto di Catania verso il futuro, in arrivo sessanta milioni per il rilancio dell'area"



10/31/2025 18:08

Redazione "Dopo mezzo secolo ecco una grande opportunità per tutta la Città metropolitana: lo sviluppo del Porto di Catania significherà proiettarsi nel futuro ed organizzarsi per rendere il nostro territorio all'altezza di poter competere con altre realtà del Mediterraneo". Così dichiara l'onorevole Nicola D'Agostino, deputato di Forza Italia all'Ars, in merito alla finanziaria regionale. "Significa avanzamento economico, turistico, commerciale, ma anche culturale e sociale. I miei complimenti a Francesco Di Sarcina per come continua ad interpretare il suo mandato all'Autorità Portuale. Già oggi sono attivi 150 milioni di euro di interventi e ancora 60 milioni stanno per essere appaltati. Ovviamente altre centinaia di milioni potranno essere attivati a breve, tanto che sarà proprio l'area portuale il nuovo cuore pulsante di Catania. Avere impedito speculazioni e pretesti per frenare va riconosciuto a Di Sarcina e ad una parte rilevante del Consiglio comunale che non si è fatto incantare dalle sirene del compromesso al ribasso", conclude.

Informare

Catania

Concluso l'iter di approvazione del Piano Regolatore del porto di Catania

Di Sarcina: avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha approvato all'unanimità il nuovo Piano Regolatore del porto di Catania completando l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio presso una serie di enti previsti dalla normativa, tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. Tra i principali interventi, il nuovo PRP, che è basato su una previsione dei traffici fino al 2030 e 2040, prevede un'area crociere di 84mila metri quadri con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 metri e sullo sporgente centrale la nuova Stazione Marittima di 5mila metri quadri che potrà ricevere fino ad un milione di passeggeri l'anno e che sarà dotata di sistemi basati sulle energie rinnovabili in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo waterfront prevede una promenade che si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria, fino al Porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai tre ettari dell'area cantieristica posta a nord est. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 metri), medie (18/28 metri) e grandi dimensioni (fino a 120 metri), con l'obiettivo di creare anche un ampio mercato della cantieristica, oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare, con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci, attualmente localizzati presso gli accosti del Porto Vecchio, Porto Nuovo e Porto Peschereccio, avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca. Commentando il via libera finale espresso dal Comitato di gestione ed evidenziando che il nuovo Piano Regolatore giunge dopo quasi mezzo secolo dal vecchio PRP, il presidente dell'AdSP, Francesco Di Sarcina, ha sottolineato che l'ente portuale, con un forte gioco di squadra, è riuscito «a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano. Il porto di Catania - ha spiegato - sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti il fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive; si delineeranno significative prospettive di sviluppo. Naturalmente - ha precisato Di Sarcina - il progetto ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di



Di Sarcina: avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha approvato all'unanimità il nuovo Piano Regolatore del porto di Catania completando l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio presso una serie di enti previsti dalla normativa, tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. Tra i principali interventi, il nuovo PRP, che è basato su una previsione dei traffici fino al 2030 e 2040, prevede un'area crociere di 84mila metri quadri con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 metri e sullo sporgente centrale la nuova Stazione Marittima di 5mila metri quadri che potrà ricevere fino ad un milione di passeggeri l'anno e che sarà dotata di sistemi basati sulle energie rinnovabili in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo waterfront prevede una promenade che si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria, fino al Porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai tre ettari dell'area cantieristica posta a nord est. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 metri), medie (18/28 metri) e grandi dimensioni (fino a 120 metri), con l'obiettivo di creare anche un ampio mercato della cantieristica, oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare, con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci, attualmente localizzati presso gli accosti del Porto Vecchio, Porto Nuovo e Porto Peschereccio, avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca. Commentando il via libera finale espresso dal Comitato

Informare

Catania

approvazione, dunque è una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario». Il presidente dell'authority portuale ha annunciato che tutte le azioni in programma verranno avviate immediatamente, «a cominciare - ha specificato - dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront. In tutte le fasi di questo delicato e importante processo di cambiamento - ha precisato - saranno salvaguardate le attività imprenditoriali e i lavoratori: ciascuno di essi avrà modo, se lo vorrà, di crescere e svilupparsi nel **porto**».

Ok al piano regolatore: ecco come sarà il porto di Catania

CATANIA - Il nuovo Piano regolatore del **porto** di **Catania** è realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre del 2024 con la presentazione del progetto al ministero delle Infrastrutture e trasporti e il passaggio da una serie di enti che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio Prp siamo riusciti a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo piano - commenta il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale Francesco Di Sarcina -: il **porto** di **Catania** sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti il fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive . Avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma: a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront". Il Prp prevede un'area crociere di 84 mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 metri e sullo sporgente centrale la nuova stazione marittima di 5 mila mq "dall'architettura particolarmente originale", dice Di Sarcina: potrà accogliere fino a un milione di passeggeri all'anno, "con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo waterfront con una suggestiva promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria, fino al **porto** nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi" Inoltre "la Darsena yacht ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del **porto** e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti di **porto** vecchio, **porto** nuovo e **porto** peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca". Una striscia larga 10 metri per la viabilità cittadina è prevista in parallelo a via Domenico Tempio, dal varco asse servizi fino a piazza Borsellino e sarà messa a disposizione per interventi a supporto della viabilità e rigenerazione urbana da pianificare col Comune di **Catania**. "Infine - conclude l'Autorità di sistema portuale - nel sottopasso tra l'ingresso portuale dal varco asse e l'asse dei servizi, per



La Sicilia Web

Catania

risolvere l'annoso problema della congestione della rotatoria del parco del Faro (con sovrapposizione di mezzi in ingresso e uscita dal **porto** al traffico veicolare comunale), si prevede un'infrastruttura con l'interramento, a circa 100 metri dal nuovo varco portuale, della strada che passa al di sotto del parco per riemergere in corrispondenza dell'ingresso sull'asse dei servizi, diramazione stradale che conduce direttamente in autostrada".

Approvato il Piano Regolatore del Porto di Catania: si parte subito coi primi interventi di apertura alla città

Dopo quasi mezzo secolo dal precedente PRP si segna una pagina storica per la città. Il nuovo Piano regolatore del porto di Catania è realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio PRP, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale **Francesco Di Sarcina** - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive; si delineeranno significative prospettive di sviluppo. Naturalmente il progetto ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di approvazione, dunque è una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario. Avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma: a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront. In tutte le fasi di questo delicato e importante processo di cambiamento saranno salvaguardate le attività imprenditoriali e i lavoratori: ciascuno di essi avrà modo, se lo vorrà, di crescere e svilupparsi nel porto. Già nel 2025 abbiamo avviato numerosi cantieri che stanno dando un nuovo volto al porto e i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Un doveroso e sentito ringraziamento - prosegue **Di Sarcina** - va al segretario generale Attilio Montalto, al dirigente Riccardo Lentini e ai numerosi tecnici dell'ente che hanno sacrificato anche il loro tempo libero per rincorrere il sogno di cambiare volto al porto. A tutti gli altri attori del PRP: Comitato di Gestione, composto da Roberto Meloni, Giuseppe Galizia, Dario Niciforo, Marianna Bordonali e Raffaele Macaudo, direttore marittimo della Sicilia Orientale e comandante della capitaneria di porto di Catania che, senza esitazione alcuna, ha unanimemente accompagnato il PRP all'approvazione, sindaco, Consiglio comunale, Soprintendenza ai Beni culturali, Ministero Ambiente e Sicurezza Energetica, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Assessorato regionale Territorio e Ambiente e Assessorato Beni culturali, Consiglio superiore Lavori pubblici per il prezioso contributo in termini di miglioramenti, che sono stati fatti propri nella versione del piano approvata; a tutte le forze politiche che, con



Dopo quasi mezzo secolo dal precedente PRP si segna una pagina storica per la città. Il nuovo Piano regolatore del porto di Catania è realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio PRP, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale Francesco Di Sarcina - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive; si delineeranno significative prospettive di sviluppo. Naturalmente il progetto ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di approvazione, dunque è una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario. Avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma: a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront. In tutte le fasi di questo delicato e importante processo di cambiamento saranno salvaguardate le attività imprenditoriali e i lavoratori: ciascuno di essi avrà modo, se lo vorrà, di crescere e svilupparsi nel porto. Già nel 2025 abbiamo avviato numerosi cantieri che stanno dando un nuovo volto al porto e i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Un doveroso e sentito ringraziamento - prosegue Di Sarcina - va al segretario generale Attilio Montalto, al dirigente Riccardo Lentini e ai numerosi tecnici dell'ente che hanno sacrificato anche il loro tempo libero per rincorrere il sogno di cambiare volto al porto. A tutti gli altri attori del PRP: Comitato di Gestione, composto da Roberto Meloni, Giuseppe Galizia, Dario Niciforo, Marianna Bordonali e Raffaele Macaudo, direttore marittimo della Sicilia Orientale e comandante della capitaneria di porto di Catania che, senza esitazione alcuna, ha unanimemente accompagnato il PRP all'approvazione, sindaco, Consiglio comunale, Soprintendenza ai Beni culturali, Ministero Ambiente e Sicurezza Energetica, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Assessorato regionale Territorio e Ambiente e Assessorato Beni culturali, Consiglio superiore Lavori pubblici per il prezioso contributo in termini di miglioramenti, che sono stati fatti propri nella versione del piano approvata; a tutte le forze politiche che, con

La Voce dell Isola

Catania

determinazione, hanno chiesto a questa AdSP di rinnovare il porto e aprirlo a nuovi e più attuali orizzonti". Il PRP, che nasce da una scrupolosa analisi della previsione dei traffici fino al 2030 e 2040, prevede un'area crociere di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere fino ad 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo Waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del porto Vecchio, porto Nuovo e porto Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca. Una striscia larga 10 metri per la viabilità cittadina è prevista in parallelo a via Domenico Tempio, dal varco asse servizi fino a Piazza Borsellino e sarà messa a disposizione per interventi a supporto della viabilità e rigenerazione urbana da pianificare col Comune di Catania. Infine nel sottopasso tra l'ingresso portuale dal varco asse e l'asse dei servizi, per risolvere l'annoso problema della congestione della rotatoria del parco del Faro (con sovrapposizione di mezzi in ingresso e uscita dal porto al traffico veicolare comunale), si prevede un'infrastruttura con l'interramento, a circa 100 m dal nuovo varco portuale, della strada che passa al di sotto del Parco per riemergere in corrispondenza dell'ingresso sull'asse dei servizi, diramazione stradale che conduce direttamente in autostrada. Particolare attenzione, infine, è stata posta al rispetto della riduzione dei volumi richiesta dal Comune di Catania e alla massimizzazione delle tutele ambientali in corrispondenza degli ampliamenti a nord ed al sud, in raccordo con le esigenze emerse nel corso della istruttoria che ha portato all'emanazione del decreto di VAS.

Catania, via libera al Piano Regolatore del Porto: "Una pagina storica"

CATANIA - Dopo quasi mezzo secolo, è stato ufficialmente approvato il nuovo Piano Regolatore del **Porto** (Prp) di **Catania**. Il documento strategico, cioè, che ridisegna il futuro dello scalo marittimo etneo, aprendolo alla città. Lo stesso documento che in fase di progettazione aveva suscitato i rilievi delle associazioni ambientaliste e dei comitati civici. Piano regolatore del **Porto** di **Catania**, il render La delibera La delibera del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale completa un iter complesso avviato nel dicembre 2024, che ha coinvolto i ministeri del Trasporto e dell'Ambiente, la Regione Siciliana, il Comune di **Catania** e numerosi enti tecnici e ambientali. I pareri sono stati recepiti nella versione finale del piano approvato. " Dopo quasi cinquant'anni dal vecchio Prp siamo riusciti, con un lavoro di squadra, a ottenere in tempi record un nuovo piano che cambierà il volto del **porto** - ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Francesco Di Sarcina - **Catania** potrà contare su un'infrastruttura moderna, sostenibile, tecnologica e aperta ai cittadini. Sarà un **porto** competitivo e accogliente, motore di sviluppo e luogo di incontro tra città e mare". Un **porto** moderno Il nuovo Prp nasce da una pianificazione che guarda ai traffici previsti fino al e prevede un'ampia area crocieristica di 84mila metri quadrati , con quattro accosti per navi oltre i 340 metri di lunghezza. Sullo sporgente centrale sorgerà la nuova Stazione Marittima , un edificio da 5mila metri quadrati , autosufficiente dal punto di vista energetico grazie a sistemi basati su energie rinnovabili, capace di accogliere fino a un milione di passeggeri l'anno Piano regolatore del **Porto** di **Catania**, il render Il nuovo Waterfront comprenderà una Promenade lunga oltre 17 ettari, che collegherà il porticciolo turistico nei pressi della stazione ferroviaria al **porto** Nuovo e al molo Crispi. A questi si aggiungeranno 3 ettari dedicati alla cantieristica navale , con nuovi spazi per la manutenzione e il diporto. Una Darsena per 700 yacht Cuore della trasformazione sarà la Darsena Yacht , destinata a oltre 700 imbarcazioni da 4 a 120 metri di lunghezza. L'area offrirà servizi per la nautica e un nuovo polo della cantieristica , oggi penalizzata dalla carenza di spazi. Anche i pescherecci avranno una nuova zona dedicata, dotata di servizi e strutture per il ricovero delle attrezzature. Mobilità e rigenerazione urbana Il piano include un'opera di ricucitura tra **porto** e città : una nuova viabilità di 10 metri di larghezza correrà in parallelo a via Domenico Tempio, fino a piazza Borsellino, migliorando l'accesso e la mobilità urbana. È inoltre prevista la realizzazione di un sottopasso per decongestionare la trafficata rotatoria del Parco del Faro, collegando direttamente il **porto** con l'Asse dei Servizi e l'autostrada. Tutela ambientale Attenzione è stata posta alla sostenibilità ambientale , con riguardo alle aree



CATANIA - Dopo quasi mezzo secolo, è stato ufficialmente approvato il nuovo Piano Regolatore del Porto (Prp) di Catania. Il documento strategico, cioè, che ridisegna il futuro dello scalo marittimo etneo, aprendolo alla città. Lo stesso documento che in fase di progettazione aveva suscitato i rilievi delle associazioni ambientaliste e dei comitati civici. Piano regolatore del Porto di Catania, il render La delibera La delibera del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale completa un iter complesso avviato nel dicembre 2024, che ha coinvolto i ministeri del Trasporto e dell'Ambiente, la Regione Siciliana, il Comune di Catania e numerosi enti tecnici e ambientali. I pareri sono stati recepiti nella versione finale del piano approvato. " Dopo quasi cinquant'anni dal vecchio Prp siamo riusciti, con un lavoro di squadra, a ottenere in tempi record un nuovo piano che cambierà il volto del porto - ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Francesco Di Sarcina - Catania potrà contare su un'infrastruttura moderna, sostenibile, tecnologica e aperta ai cittadini. Sarà un porto competitivo e accogliente, motore di sviluppo e luogo di incontro tra città e mare". Un porto moderno Il nuovo Prp nasce da una pianificazione che guarda ai traffici previsti fino al e prevede un'ampia area crocieristica di 84mila metri quadrati , con quattro accosti per navi oltre i 340 metri di lunghezza. Sullo sporgente centrale sorgerà la nuova Stazione Marittima , un edificio da 5mila metri quadrati , autosufficiente dal punto di vista energetico grazie a sistemi basati su energie rinnovabili, capace di accogliere fino a un milione di passeggeri l'anno Piano regolatore del Porto di Catania, il render Il nuovo Waterfront comprenderà una Promenade lunga oltre 17 ettari, che collegherà il porticciolo turistico nei pressi della stazione ferroviaria al porto Nuovo e al molo Crispi. A questi si aggiungeranno 3 ettari dedicati alla cantieristica navale , con nuovi spazi per la manutenzione e il diporto. Una Darsena

LiveSicilia

Catania

di ampliamento a nord e sud del porto. Il piano ha recepito le prescrizioni del Comune di Catania e le indicazioni emerse durante la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), riducendo i volumi edificabili e potenziando le tutele paesaggistiche e ambientali. Piano regolatore del Porto di Catania, il render I primi lavori Nei prossimi mesi partiranno i primi interventi di riorganizzazione degli spazi portuali, con la progressiva rimozione dei mezzi commerciali dalle aree del waterfront e l'apertura delle zone riqualificate ai cittadini. " Vogliamo che il porto diventi un luogo vissuto, aperto, inclusivo - ha concluso Di Sarcina - Saranno tutelati i lavoratori e le imprese, che potranno crescere insieme a questo progetto di rilancio. È una pagina storica per Catania". Le associazioni Il Comitato Parco Territoriale Monte Po-Vallone Acquicella, Lipu, Volerelaluna - associazioni che in questi anni hanno monitorato l'attività di progettazione - avevano rivendicato un dato: "Il 9 ottobre scorso è stato emanato il decreto del Ministero dell'Ambiente che approva la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regolatore del Porto (PRP) di Catania. L'approvazione - hanno sottolineato - è accompagnata da diverse condizioni e prescrizioni che accolgono buona parte delle osservazioni formulate nel mese di febbraio da alcune associazioni ambientaliste e socio-culturali catanesi ". Leggi qui tutte le notizie di Catania.

Catania, D'Agostino sul piano regolatore del Porto: "Un'occasione"

CATANIA - "Dopo mezzo secolo ecco una grande opportunità per tutta la Città metropolitana: lo sviluppo del **Porto** di **Catania** significherà proiettarsi nel futuro ed organizzarsi per rendere il nostro territorio all'altezza di poter competere con altre realtà del Mediterraneo". Lo ha dichiarato Nicola D'Agostino, deputato di Forza Italia all'Ars. Significa avanzamento economico, turistico, commerciale, ma anche culturale e sociale. I miei complimenti a Francesco Di Sarcina per come continua ad interpretare il suo mandato all'Autorità Portuale", ha proseguito. Impediti compromessi e speculazioni " Già oggi sono attivi 150 milioni di euro di interventi e ancora 60 milioni stanno per essere appaltati . Ovviamente altre centinaia di milioni potranno essere attivati a breve, tanto che sarà proprio l'area portuale il nuovo cuore pulsante di **Catania**. Avere impedito speculazioni e pretesti - ha concluso D'Agostino - per frenare va riconosciuto a Di Sarcina e ad una parte rilevante del Consiglio comunale che non si è fatto incantare dalle sirene del compromesso al ribasso. Leggi qui tutte le notizie di **Catania**.

LiveSicilia

Catania, D'Agostino sul piano regolatore del Porto: "Un'occasione"



10/31/2025 20:51

CATANIA - "Dopo mezzo secolo ecco una grande opportunità per tutta la Città metropolitana: lo sviluppo del Porto di Catania significherà proiettarsi nel futuro ed organizzarsi per rendere il nostro territorio all'altezza di poter competere con altre realtà del Mediterraneo". Lo ha dichiarato Nicola D'Agostino, deputato di Forza Italia all'Ars. Significa avanzamento economico, turistico, commerciale, ma anche culturale e sociale. I miei complimenti a Francesco Di Sarcina per come continua ad interpretare il suo mandato all'Autorità Portuale", ha proseguito. Impediti compromessi e speculazioni " Già oggi sono attivi 150 milioni di euro di interventi e ancora 60 milioni stanno per essere appaltati . Ovviamente altre centinaia di milioni potranno essere attivati a breve, tanto che sarà proprio l'area portuale il nuovo cuore pulsante di Catania. Avere impedito speculazioni e pretesti - ha concluso D'Agostino - per frenare va riconosciuto a Di Sarcina e ad una parte rilevante del Consiglio comunale che non si è fatto incantare dalle sirene del compromesso al ribasso. Leggi qui tutte le notizie di Catania.

Lora

Catania

Approvato il Piano Regolatore del Porto di Catania: si parte subito coi primi interventi di apertura alla città

Arriva l'unanime ok del Comitato di gestione: ultimo step dell'iter burocratico durato meno di un anno. È approvato il Piano Regolatore del Porto di Catania: si parte subito coi primi interventi di apertura alla città. Dopo quasi mezzo secolo dal precedente PRP si segna una pagina storica per la città Catania - Il nuovo Piano regolatore del porto di Catania è realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio PRP, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale **Francesco Di Sarcina** - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli

standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aree fruibili, condivise e inclusive; si delineeranno significative prospettive di sviluppo. Naturalmente il progetto ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di approvazione, dunque è una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario. Avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma: a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront. In tutte le fasi di questo delicato e importante processo di cambiamento saranno salvaguardate le attività imprenditoriali e i lavoratori: ciascuno di essi avrà modo, se lo vorrà, di crescere e svilupparsi nel porto. Già nel 2025 abbiamo avviato numerosi cantieri che stanno dando un nuovo volto al porto e i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Un doveroso e sentito ringraziamento - prosegue **Di Sarcina** - va al segretario generale Attilio Montalto, al dirigente Riccardo Lentini e ai numerosi tecnici dell'ente che hanno sacrificato anche il loro tempo libero per rincorrere il sogno di cambiare volto al porto. A tutti gli altri attori del PRP: Comitato di Gestione, composto da Roberto Meloni, Giuseppe Galizia, Dario Niciforo, Marianna Bordonali e Raffaele Macaudo, direttore marittimo della Sicilia Orientale e comandante della capitaneria di porto di Catania che, senza esitazione alcuna, ha unanimemente accompagnato il PRP all'approvazione, sindaco, Consiglio comunale, Soprintendenza ai Beni culturali, Ministero Ambiente e Sicurezza Energetica, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Assessorato regionale Territorio e Ambiente e Assessorato Beni



Arriva l'unanime ok del Comitato di gestione: ultimo step dell'iter burocratico durato meno di un anno. È approvato il Piano Regolatore del Porto di Catania: si parte subito coi primi interventi di apertura alla città. Dopo quasi mezzo secolo dal precedente PRP si segna una pagina storica per la città Catania - Il nuovo Piano regolatore del porto di Catania è realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio PRP, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale Francesco Di Sarcina - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aree fruibili, condivise e inclusive; si delineeranno significative prospettive di sviluppo. Naturalmente il progetto ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di approvazione, dunque è una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario. Avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma: a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront. In tutte le fasi di questo delicato e importante processo di cambiamento saranno salvaguardate le attività

Lora

Catania

culturali, Consiglio superiore Lavori pubblici per il prezioso contributo in termini di miglioramenti, che sono stati fatti propri nella versione del piano approvata; a tutte le forze politiche che, con determinazione, hanno chiesto a questa AdSP di rinnovare il porto e aprirlo a nuovi e più attuali orizzonti". Il PRP, che nasce da una scrupolosa analisi della previsione dei traffici fino al 2030 e 2040, prevede un'area crociere di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere fino ad 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo Waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del porto Vecchio, porto Nuovo e porto Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca. Una striscia larga 10 metri per la viabilità cittadina è prevista in parallelo a via Domenico Tempio, dal varco asse servizi fino a Piazza Borsellino e sarà messa a disposizione per interventi a supporto della viabilità e rigenerazione urbana da pianificare col Comune di Catania. Infine nel sottopasso tra l'ingresso portuale dal varco asse e l'asse dei servizi, per risolvere l'annoso problema della congestione della rotatoria del parco del Faro (con sovrapposizione di mezzi in ingresso e uscita dal porto al traffico veicolare comunale), si prevede un'infrastruttura con l'interramento, a circa 100 m dal nuovo varco portuale, della strada che passa al di sotto del Parco per riemergere in corrispondenza dell'ingresso sull'asse dei servizi, diramazione stradale che conduce direttamente in autostrada. Particolare attenzione, infine, è stata posta al rispetto della riduzione dei volumi richiesta dal Comune di Catania e alla massimizzazione delle tutele ambientali in corrispondenza degli ampliamenti a nord ed al sud, in raccordo con le esigenze emerse nel corso della istruttoria che ha portato all'emanazione del decreto di VAS. Nelle foto: alcuni rendering del futuro porto di Catania. Com. Stam. + foto Condividi: Fai clic per condividere su Facebook (Si apre in una nuova finestra) Facebook Fai clic per condividere su X (Si apre in una nuova finestra) X.

Messaggero Marittimo

Catania

Approvato il nuovo Piano Regolatore del porto di Catania

CATANIA Dopo quasi cinquant'anni dal precedente, il porto di Catania ha finalmente un nuovo Piano Regolatore Portuale. Il via libera definitivo è arrivato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale, che ha approvato all'unanimità la delibera, ultimo passo di un iter durato meno di un anno. Il percorso era iniziato nel dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ha visto coinvolti tutti gli enti competenti dal Ministero dell'Ambiente alla Regione Siciliana, dal Comune di Catania al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici i cui pareri sono stati recepiti nella versione finale del documento.

"Dopo quasi mezzo secolo siamo riusciti, con un grande lavoro di squadra, ad approvare in tempi record un piano che segna una svolta per la città", ha commentato il presidente dell'AdSp, Francesco Di Sarcina. "Il porto sarà completamente trasformato e diventerà un'infrastruttura moderna, sostenibile, tecnologica e aperta alla cittadinanza. Tutte le prescrizioni e i suggerimenti ricevuti durante l'iter sono stati integrati per costruire un progetto condiviso, senza rinunciare ai principi originari". Tra i primi interventi previsti, la

riorganizzazione degli spazi portuali e il progressivo allontanamento dei mezzi commerciali dalle aree del waterfront, che saranno restituite alla fruizione pubblica. Di Sarcina ha inoltre assicurato che "le attività imprenditoriali e i lavoratori saranno salvaguardati e potranno continuare a crescere nel nuovo contesto portuale". Il nuovo PRP, fondato su un'analisi dei traffici proiettata al 2030 e al 2040, prevede: una nuova area crocieristica di 84 mila metri quadrati con quattro accosti per navi fino a 340 metri e una stazione marittima di 5 mila metri quadrati, energeticamente autosufficiente, capace di accogliere fino a un milione di passeggeri l'anno; un waterfront di 17 ettari con una promenade pedonale che collegherà la nuova darsena per yacht al porto Nuovo e al molo Crispi; una Darsena yacht da oltre 700 posti barca, pensata anche per rilanciare la cantieristica locale; una nuova area riservata alla pesca, dotata di strutture per il ricovero delle attrezzature e dei materiali di lavoro. Il piano include anche un nuovo sistema viario parallelo a via Domenico Tempio e un sottopasso che collegherà direttamente il porto con l'asse dei servizi, risolvendo le criticità del traffico alla rotatoria del Parco del Faro. Particolare attenzione è stata dedicata alle tutele ambientali e alla riduzione dei volumi edificabili, in linea con le prescrizioni del Comune di Catania e con le indicazioni emerse durante la procedura di Valutazione Ambientale Strategica. "Questo piano ha concluso Di Sarcina rappresenta non solo una svolta infrastrutturale, ma anche culturale: il porto di Catania diventa finalmente parte integrante della città, pronto a dialogare con il suo tessuto urbano, economico e sociale".



New Sicilia

Catania

ai Beni culturali e Consiglio superiore dei Lavori pubblici , per il prezioso contributo in termini di miglioramenti accolti nella versione finale del piano. A tutte le forze politiche che con determinazione hanno chiesto a questa AdSP di rinnovare il **porto** e aprirlo a nuovi e più attuali orizzonti". Il nuovo PRP nasce da un'approfondita analisi delle previsioni di traffico fino al 2030 e al 2040 e prevede un'area crociere di 84mila metri quadrati con quattro accosti in grado di ospitare navi oltre i 340 metri . Sullo sporgente centrale sorgerà la nuova Stazione marittima di 5mila metri quadrati , dall'architettura originale e capace di accogliere fino a un milione di passeggeri l'anno, alimentata da sistemi a energia rinnovabile che la renderanno autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo waterfront, con una suggestiva promenade, si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht - nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria - fino al **porto** Nuovo e al molo Crispi . Sono 17 ettari complessivi, ai quali si aggiungono i 3 ettari dell'area cantieristica a nord-est. L'obiettivo è trasformare la zona in un nuovo quartiere cittadino che dialoghi con il centro storico e piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La " Darsena yacht " potrà ospitare oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole, medie e grandi dimensioni (fino a 120 metri), creando un ampio mercato della cantieristica - oggi limitato dalla mancanza di spazi idonei nella zona sud-ovest del **porto** e in Piazzale Triangolare - con viabilità dedicata e accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci, attualmente dislocati tra **porto** Vecchio, **porto** Nuovo e **porto** Peschereccio, avranno una nuova area attrezzata con servizi e spazi per il ricovero temporaneo di reti e attrezzature da pesca. E ancora, è prevista una striscia di 10 metri dedicata alla viabilità cittadina , parallela a via Domenico Tempio, dal varco asse servizi fino a piazza Borsellino, che sarà messa a disposizione per interventi di supporto alla viabilità e alla rigenerazione urbana da pianificare con il Comune di **Catania**". Per risolvere l'annoso problema della congestione della rotatoria del Parco del Faro - dovuta alla sovrapposizione dei mezzi in ingresso e in uscita dal **porto** con il traffico cittadino - il piano prevede infine la realizzazione di un sottopasso : la strada sarà interrata per circa 100 metri dal nuovo varco portuale e riemergerà in corrispondenza dell'ingresso sull'asse dei servizi, la diramazione che conduce direttamente all'autostrada. Particolare attenzione è stata posta alla riduzione dei volumi richiesta dal Comune di **Catania** e alla massimizzazione delle tutele ambientali nelle aree di ampliamento a nord e a sud, in linea con le prescrizioni emerse nel corso dell'istruttoria che ha portato all'emanazione del decreto di VAS. Per restare informato iscriviti al canale Telegram di NewSicilia. Segui NewSicilia anche su Facebook Instagram e Twitter.

Ship 2 Shore

Catania

Doppia operazione che guarda al futuro per Catania e Civitavecchia

Dopo quasi cinquant'anni, il nuovo PRP della città etnea segna una svolta storica: il porto diventerà un'infrastruttura moderna, sostenibile e integrata con il tessuto urbano. La port authority laziale, intanto, approva il bilancio di previsione 2026. Dopo quasi mezzo secolo, il porto di Catania volta pagina. Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha approvato definitivamente il nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP), completando un iter avviato nel dicembre 2024 e passato attraverso i pareri di tutti gli enti competenti - dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti al Ministero dell'Ambiente, dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici alla Regione Siciliana e al Comune di Catania.

Unlimited access to exclusive news, analysis and insights
Weekly newsletter
3 email accounts for each company 125 650
You may also be interested in.



Approvato il Piano Regolatore del Porto di Catania

Arriva l'ok unanime del comitato di gestione: ultimo step dell'iter burocratico durato meno di un anno **Catania** - Il nuovo piano regolatore del **porto** di **Catania** é realtà: la delibera del comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Mit e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di **Catania**, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio Prp, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Adsp del Mare di Sicilia orientale Francesco Di Sarcina - il **porto** di **Catania** sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti il fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive; si delineeranno significative prospettive di sviluppo". Il Prp, che nasce da una scrupolosa analisi della previsione dei traffici fino al 2030 e 2040, prevede un'area crociere di 84mila metri quadrati con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 metri e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila metri quadrati dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere fino ad 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria, fino al **porto** Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del **porto** e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del **porto** Vecchio, **porto** Nuovo e **porto** Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca.



Arriva l'ok unanime del comitato di gestione: ultimo step dell'iter burocratico durato meno di un anno Catania - il nuovo piano regolatore del porto di Catania é realtà; la delibera del comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Mit e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio Prp, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Adsp del Mare di Sicilia orientale Francesco Di Sarcina - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti il fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive, si delineeranno significative prospettive di sviluppo". Il Prp, che nasce da una scrupolosa analisi della previsione dei traffici fino al 2030 e 2040, prevede un'area crociere di 84mila metri quadrati con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 metri e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila metri quadrati dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere fino ad 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del porto Vecchio, porto Nuovo e porto Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca.

Shipping Italy

Catania

Dopo 50 anni dal precedente, approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale di Catania

Porti Via libera da Mase e Comitato di gestione: nuove strutture per crociere, traghetti, diporto e relativa cantieristica. L'Adsp formalizza intanto le concessioni di molo Crispi a Est e Darsena commerciale a Marangolo-Grimaldi di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio Piano regolatore portuale, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano. Il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive". È con queste parole che Francesco Di Sarcina, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia orientale, incassato due settimane fa il favorevole (previo rispetto delle prescrizioni) decreto di Valutazione ambientale strategica da parte del Ministero dell'ambiente, ha salutato la delibera del Comitato di gestione che ha concluso l'iter del nuovo Prp partito nel 2024. "Naturalmente il progetto ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di approvazione, dunque è una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario" ha spiegato Di Sarcina. In particolare saranno realizzate sia la Nuova Darsena commerciale a sud del porto che quella per gli yacht a nord est, "ma, rispettivamente, integrando le indicazioni e prescrizioni ricevute relativamente alla salvaguardia del corso e dell'area del torrente Acquicella e mantenendo la parte emersa della scogliera Darmisi e correggendo il disegno dei moli per non intaccare quella immersa. I dettagli di ogni singolo intervento, ad ogni modo, saranno poi rifiniti in sede della Valutazione di impatto ambientale cui saranno soggetti". Terzo cardine sarà "un'area crociere di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere fino ad 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico". Infine "il nuovo Waterfront con una suggestiva promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est". Intanto il Comitato di gestione ha anche approvato le delibere con cui l'Adsp ha accolto le istanze concessorie di Grimaldi Marangolo Terminal Catania per la Darsena commerciale (ca 106mila mq), rilasciando un titolo di 25 anni, e di Est Terminal per il Molo Crispi (ca 35mila mq, 10 anni). In quest'ultimo caso, in relazione alla parziale sovrapposizione delle aree in questione



Porti Via libera da Mase e Comitato di gestione: nuove strutture per crociere, traghetti, diporto e relativa cantieristica. L'Adsp formalizza intanto le concessioni di molo Crispi a Est e Darsena commerciale a Marangolo-Grimaldi di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio Piano regolatore portuale, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano. Il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive". E con queste parole che Francesco Di Sarcina, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia orientale, incassato due settimane fa il favorevole (previo rispetto delle prescrizioni) decreto di Valutazione ambientale strategica da parte del Ministero dell'ambiente, ha salutato la delibera del Comitato di gestione che ha concluso l'iter del nuovo Prp partito nel 2024. "Naturalmente il progetto ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di approvazione, dunque è una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario" ha spiegato Di Sarcina. In particolare saranno realizzate sia la Nuova Darsena commerciale a sud del porto che quella per gli yacht a nord est, "ma, rispettivamente, integrando le indicazioni e prescrizioni ricevute relativamente alla salvaguardia del corso e dell'area del torrente Acquicella e mantenendo la parte emersa della scogliera Darmisi e correggendo il disegno dei moli per non intaccare quella immersa. I dettagli di ogni singolo intervento, ad ogni modo, saranno poi rifiniti in sede della Valutazione di impatto ambientale cui saranno soggetti". Terzo cardine sarà "un'area crociere di 84mila mq con quattro

Shipping Italy

Catania

con quelle destinate a far parte del nuovo waterfront appena previsto dal Prp, Di Sarcina, non senza sottolineare i differenti orizzonti temporali della concessione e dell'attuazione del Prp, ha spiegato che "la deroga all'utilizzo commerciale di aree a diversa destinazione è prevista dalle norme attuative del Prp ma con limiti spaziali stringenti, senza contare che la concessione prevedrà il trasferimento in caso di realizzazione delle nuove aree commerciali prima del suo termine". 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.

Stretto Web

Catania

Approvato il piano regolatore del Porto di Catania: cosa succede adesso | FOTO

Arriva l'unanime ok del Comitato di gestione: ultimo step dell'iter burocratico durato meno di un anno Previous Next Il nuovo Piano regolatore del porto di Catania é realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania , che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio PRP, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale **Francesco Di Sarcina** - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti il fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aree fruibili, condivise e inclusive; si delineeranno significative prospettive di sviluppo. "Naturalmente il progetto ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di approvazione, dunque é una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario. Avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma: a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront. In tutte le fasi di questo delicato e importante processo di cambiamento saranno salvaguardate le attività imprenditoriali e i lavoratori: ciascuno di essi avrà modo, se lo vorrà, di crescere e svilupparsi nel porto. "Già nel 2025 abbiamo avviato numerosi cantieri che stanno dando un nuovo volto al porto e i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Un doveroso e sentito ringraziamento - prosegue **Di Sarcina** - va al segretario generale Attilio Montalto, al dirigente Riccardo Lentini e ai numerosi tecnici dell'ente che hanno sacrificato anche il loro tempo libero per rincorrere il sogno di cambiare volto al porto. A tutti gli altri attori del PRP: Comitato di Gestione, composto da Roberto Meloni, Giuseppe Galizia, Dario Niciforo, Marianna Bordonali e Raffaele Macaudo, direttore marittimo della Sicilia Orientale e comandante della capitaneria di porto di Catania che, senza esitazione alcuna, ha unanimemente accompagnato il PRP all'approvazione, sindaco, Consiglio comunale, Soprintendenza ai Beni culturali, Ministero Ambiente e Sicurezza Energetica, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Assessorato regionale Territorio e Ambiente e Assessorato Beni culturali, Consiglio superiore Lavori pubblici per il prezioso contributo in termini di miglioramenti, che sono stati fatti propri nella versione del piano approvata; a tutte le forze politiche



Arriva l'unanime ok del Comitato di gestione: ultimo step dell'iter burocratico durato meno di un anno Previous Next Il nuovo Piano regolatore del porto di Catania é realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania , che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio PRP, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale Francesco Di Sarcina - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti il fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aree fruibili, condivise e inclusive; si delineeranno significative prospettive di sviluppo. "Naturalmente il progetto ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di approvazione, dunque é una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario. Avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma: a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront. In tutte le fasi di questo delicato e importante processo di cambiamento saranno salvaguardate le attività imprenditoriali e i lavoratori: ciascuno di essi avrà modo, se lo vorrà, di crescere e svilupparsi nel porto. "Già nel 2025 abbiamo avviato numerosi cantieri che stanno dando un nuovo volto al porto e i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Un doveroso e sentito ringraziamento - prosegue **Di Sarcina** - va al segretario generale Attilio Montalto, al dirigente Riccardo Lentini e ai numerosi tecnici dell'ente che hanno sacrificato anche il loro tempo libero per rincorrere il sogno di cambiare volto al porto. A tutti gli altri attori del PRP: Comitato di Gestione, composto da Roberto Meloni, Giuseppe Galizia, Dario Niciforo, Marianna Bordonali e Raffaele Macaudo, direttore marittimo della Sicilia Orientale e comandante della capitaneria di porto di Catania che, senza esitazione alcuna, ha unanimemente accompagnato il PRP all'approvazione, sindaco, Consiglio comunale, Soprintendenza ai Beni culturali, Ministero Ambiente e Sicurezza Energetica, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Assessorato regionale Territorio e Ambiente e Assessorato Beni culturali, Consiglio superiore Lavori pubblici per il prezioso contributo in termini di miglioramenti, che sono stati fatti propri nella versione del piano approvata; a tutte le forze politiche

Stretto Web

Catania

che, con determinazione, hanno chiesto a questa AdSP di rinnovare il porto e aprirlo a nuovi e più attuali orizzonti". Il PRP , che nasce da una scrupolosa analisi della previsione dei traffici fino al 2030 e 2040, prevede un'area crociere di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere fino ad 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili , in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo Waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell 'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del porto Vecchio, porto Nuovo e porto Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca. Una striscia larga 10 metri per la viabilità cittadina è prevista in parallelo a via Domenico Tempio , dal varco asse servizi fino a Piazza Borsellino e sarà messa a disposizione per interventi a supporto della viabilità e rigenerazione urbana da pianificare col Comune di Catania . Infine nel sottopasso tra l'ingresso portuale dal varco asse e l'asse dei servizi, per risolvere l'annoso problema della congestione della rotatoria del parco del Faro (con sovrapposizione di mezzi in ingresso e uscita dal porto al traffico veicolare comunale), si prevede un'infrastruttura con l'interramento , a circa 100 m dal nuovo varco portuale, della strada che passa al di sotto del Parco per riemergere in corrispondenza dell'ingresso sull'asse dei servizi, diramazione stradale che conduce direttamente in autostrada. Particolare attenzione , infine, è stata posta al rispetto della riduzione dei volumi richiesta dal Comune di Catania e alla massimizzazione delle tutele ambientali in corrispondenza degli ampliamenti a nord ed al sud, in raccordo con le esigenze emerse nel corso della istruttoria che ha portato all' emanazione del decreto di VAS.

Stretto Web

Catania

Catania, l'appello dei consiglieri del M5S sulla scogliera dell'Armisi: "bene di grande valore, il nuovo porto la distruggerà" | DETTAGLI

"Il 9 ottobre scorso il Ministero dell'Ambiente ha approvato la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regolatore del Porto di Catania, accompagnandola con pesanti prescrizioni. Quelle condizioni - che recepiscono in gran parte le osservazioni del Comitato Parco Territoriale Monte Po-Vallone Acquicella, della Lipu, di Volerelaluna e di molte altre realtà civiche - dimostrano che il progetto presentato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale era sproporzionato, invasivo e incompatibile con la tutela ambientale e paesaggistica." Inizia così il comunicato stampa congiunto di Graziano Bonaccorsi e Gianina Ciancio e dei Consiglieri comunali M5S "Eppure, nonostante le prescrizioni ministeriali, la stessa Autorità portuale - già protagonista di gravi contestazioni e oggetto di interventi dell'ANAC e del TAR (gara sui servizi portuali) - si appresta a realizzare il nuovo porto di Catania, con un ampliamento che mette a repentaglio la scogliera dell'Armisi, una delle ultime falesie naturali rimaste intatte nel tessuto urbano della città." "La scogliera dell'Armisi non è un ostacolo allo sviluppo, ma un bene comune di valore geologico, biologico e paesaggistico inestimabile. Distruggerla per costruire una nuova darsena turistica o commerciale significherebbe compromettere per sempre un punto delicatissimo del nostro ecosistema costiero, alterando i flussi marini, aggravando la pericolosità geomorfologica e cancellando un tratto identitario del rapporto tra Catania e il suo mare. Il decreto ministeriale è chiaro: le nuove strutture portuali devono allontanarsi dalla scogliera dell'Armisi; va salvaguardata la falesia e gli affioramenti rocciosi; le funzioni commerciali devono essere riequilibrare con Augusta, destinando Catania al traffico passeggeri e crocieristico; gli interventi edilizi vanno ridotti drasticamente e arretrati almeno di 150 metri dalla costa. Disattendere queste prescrizioni significa violare la ratio stessa dell'approvazione della VAS, oltre che mettere a rischio la sicurezza e la bellezza del nostro litorale." "Come consiglieri comunali, abbiamo sempre votato contro questo progetto in Consiglio, denunciandone gli impatti ambientali e l'irragionevolezza urbanistica. Continueremo a opporci in tutte le sedi istituzionali, dentro e fuori l'aula consiliare, perché questo piano non rappresenta l'interesse della città, ma un'idea di sviluppo miope e distruttiva." aggiungono "Per questo chiediamo che nessuna nuova darsena venga realizzata nell'area nord del porto, che la scogliera dell'Armisi sia integralmente tutelata e che si apra subito una discussione pubblica e trasparente tra città, amministrazione e Autorità portuale sul futuro del mare di Catania. Non possiamo accettare che scelte calate dall'alto decidano il destino del nostro ambiente e del nostro territorio." "Invitiamo tutti i cittadini e le cittadine, le realtà sociali, culturali e ambientaliste, a mobilitarsi per difendere la scogliera dell'Armisi e per chiedere un modello di sviluppo portuale sostenibile, rispettoso della natura e della



"Il 9 ottobre scorso il Ministero dell'Ambiente ha approvato la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Regolatore del Porto di Catania, accompagnandola con pesanti prescrizioni. Quelle condizioni - che recepiscono in gran parte le osservazioni del Comitato Parco Territoriale Monte Po-Vallone Acquicella, della Lipu, di Volerelaluna e di molte altre realtà civiche - dimostrano che il progetto presentato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale era sproporzionato, invasivo e incompatibile con la tutela ambientale e paesaggistica." Inizia così il comunicato stampa congiunto di Graziano Bonaccorsi e Gianina Ciancio e dei Consiglieri comunali M5S "Eppure, nonostante le prescrizioni ministeriali, la stessa Autorità portuale - già protagonista di gravi contestazioni e oggetto di interventi dell'ANAC e del TAR (gara sui servizi portuali) - si appresta a realizzare il nuovo porto di Catania, con un ampliamento che mette a repentaglio la scogliera dell'Armisi, una delle ultime falesie naturali rimaste intatte nel tessuto urbano della città." "La scogliera dell'Armisi non è un ostacolo allo sviluppo, ma un bene comune di valore geologico, biologico e paesaggistico inestimabile. Distruggerla per costruire una nuova darsena turistica o commerciale significherebbe compromettere per sempre un punto delicatissimo del nostro ecosistema costiero, alterando i flussi marini, aggravando la pericolosità geomorfologica e cancellando un tratto identitario del rapporto tra Catania e il suo mare. Il decreto ministeriale è chiaro: le nuove strutture portuali devono allontanarsi dalla scogliera dell'Armisi; va salvaguardata la falesia e gli affioramenti rocciosi; le funzioni commerciali devono essere riequilibrare con Augusta, destinando Catania al traffico passeggeri e crocieristico; gli interventi edilizi vanno ridotti drasticamente e arretrati almeno di 150 metri dalla costa. Disattendere queste prescrizioni significa violare la ratio stessa dell'approvazione della VAS, oltre che mettere a rischio la sicurezza e la bellezza del nostro litorale." "Come consiglieri comunali, abbiamo sempre votato contro questo progetto in Consiglio, denunciandone gli impatti ambientali e l'irragionevolezza urbanistica. Continueremo a opporci in tutte le sedi istituzionali, dentro e fuori l'aula consiliare, perché questo piano non rappresenta l'interesse della città, ma un'idea di sviluppo miope e distruttiva." aggiungono "Per questo chiediamo che nessuna nuova darsena venga realizzata nell'area nord del porto, che la scogliera dell'Armisi sia integralmente tutelata e che si apra subito una discussione pubblica e trasparente tra città, amministrazione e Autorità portuale sul futuro del mare di Catania. Non possiamo accettare che scelte calate dall'alto decidano il destino del nostro ambiente e del nostro territorio." "Invitiamo tutti i cittadini e le cittadine, le realtà sociali, culturali e ambientaliste, a mobilitarsi per difendere la scogliera dell'Armisi e per chiedere un modello di sviluppo portuale sostenibile, rispettoso della natura e della

Stretto Web

Catania

città. Un'altra Catania è possibile, ma solo se sapremo difenderla insieme." concludono.

Travelnostop

Catania

Nuova vita per il porto di Catania: ok al Piano Regolatore

Il nuovo Piano regolatore del porto di Catania è realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio PRP, siamo riusciti a far approvare in meno di un anno il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale **Francesco Di Sarcina** - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive. Subito avvieremo tutte le azioni in programma: a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront". Il PRP, che nasce da una scrupolosa analisi della previsione dei traffici fino al 2030 e 2040, prevede un'area crociere di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere fino ad 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo Waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del porto Vecchio, porto Nuovo e porto Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca.



Il nuovo Piano regolatore del porto di Catania è realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio PRP, siamo riusciti a far approvare in meno di un anno il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale Francesco Di Sarcina - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive. Subito avvieremo tutte le azioni in programma: a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront". Il PRP, che nasce da una scrupolosa analisi della previsione dei traffici fino al 2030 e 2040, prevede un'area crociere di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere fino ad 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo Waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area

Vetrina Tv

Catania

Approvato il Piano Regolatore del Porto di Catania: si parte subito coi primi interventi di apertura alla città

Il nuovo Piano regolatore del porto di Catania é realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio PRP, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale **Francesco Di Sarcina** - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti il fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive; si delineeranno significative prospettive di sviluppo. Naturalmente il progetto ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di approvazione, dunque é una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario. Avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma: a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront. In tutte le fasi di questo delicato e importante processo di cambiamento saranno salvaguardate le attività imprenditoriali e i lavoratori: ciascuno di essi avrà modo, se lo vorrà, di crescere e svilupparsi nel porto. Già nel 2025 abbiamo avviato numerosi cantieri che stanno dando un nuovo volto al porto e i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Un doveroso e sentito ringraziamento - prosegue **Di Sarcina** - va al segretario generale Attilio Montalto, al dirigente Riccardo Lentini e ai numerosi tecnici dell'ente che hanno sacrificato anche il loro tempo libero per rincorrere il sogno di cambiare volto al porto. A tutti gli altri attori del PRP: Comitato di Gestione, composto da Roberto Meloni, Giuseppe Galizia, Dario Niciforo, Marianna Bordonali e Raffaele Macaudo, direttore marittimo della Sicilia Orientale e comandante della capitaneria di porto di Catania che, senza esitazione alcuna, ha unanimemente accompagnato il PRP all'approvazione, sindaco, Consiglio comunale, Soprintendenza ai Beni culturali, Ministero Ambiente e Sicurezza Energetica, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Assessorato regionale Territorio e Ambiente e Assessorato Beni culturali, Consiglio superiore Lavori pubblici per il prezioso contributo in termini di miglioramenti, che sono stati fatti propri nella versione del piano approvata; a tutte le forze politiche che, con determinazione, hanno chiesto a questa AdSP di rinnovare il porto e aprirlo a nuovi e più attuali



Il nuovo Piano regolatore del porto di Catania é realtà: la delibera del Comitato di gestione completa l'iter burocratico cominciato a dicembre 2024 con la presentazione del progetto al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il passaggio da una serie di enti previsti dalla normativa tra cui Ministero dell'Ambiente, Consiglio dei Lavori Pubblici, Regione Siciliana e Comune di Catania, che hanno espresso pareri, tutti recepiti nella versione finale approvata. "Sono molto soddisfatto che dopo quasi mezzo secolo dal vecchio PRP, siamo riusciti con un forte gioco di squadra a far approvare in tempi rapidissimi, poco meno di un anno, il nuovo Piano - commenta il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale Francesco Di Sarcina - il porto di Catania sarà completamente trasformato e diventerà uno dei tanti il fiori all'occhiello della città, un'infrastruttura dagli standard internazionali, innovativa, tecnologica, ecosostenibile, competitiva e aperta a cittadini, turisti e crocieristi, con aeree fruibili, condivise e inclusive; si delineeranno significative prospettive di sviluppo. Naturalmente il progetto ha tenuto conto delle prescrizioni e suggerimenti raccolti durante il percorso di approvazione, dunque é una versione rivista capace di sintetizzare e fare tesoro delle istanze istituzionali e del territorio, senza rinunciare ai principi fondanti del piano originario. Avvieremo immediatamente tutte le azioni in programma: a cominciare dalla riorganizzazione degli spazi portuali, la progressiva scomparsa, sin dai prossimi mesi, dei mezzi commerciali dalle aree destinate al waterfront. In tutte le fasi di questo delicato e importante processo di cambiamento saranno salvaguardate le attività imprenditoriali e i lavoratori: ciascuno di essi avrà modo, se lo vorrà, di crescere e svilupparsi nel porto. Già nel 2025 abbiamo avviato numerosi cantieri che stanno dando un nuovo volto al porto e i risultati sono sotto gli occhi di tutti. Un doveroso e sentito ringraziamento - prosegue Di Sarcina - va

Vetrina Tv

Catania


orizzonti". Il PRP, che nasce da una scrupolosa analisi della previsione dei traffici fino al 2030 e 2040, prevede un'area crociere di 84mila mq con quattro accosti in grado di accogliere navi da oltre 340 m e sullo sporgente centrale la nuova Stazione marittima di 5mila mq dall'architettura particolarmente originale: potrà accogliere fino ad 1 milione di passeggeri l'anno, con sistemi di energie rinnovabili, in grado di renderla autosufficiente dal punto di vista energetico. Il nuovo Waterfront con una suggestiva Promenade si svilupperà dal nuovo porticciolo per yacht, nelle immediate vicinanze della Stazione ferroviaria, fino al porto Nuovo e al molo Crispi: 17 ettari circa, oltre ai 3 ettari dell'area cantieristica posta a nord est: diventerà un nuovo quartiere cittadino per fruire del centro storico e di piazza Duomo, con manufatti architettonici scenografici e innovativi. La "Darsena yacht" ospiterà oltre 700 imbarcazioni da diporto di piccole (4/18 mt), medie (18/28 mt) e grandi dimensioni (fino a 120 mt), creando di fatto un ampio mercato della cantieristica (oggi compromessa per mancanza di spazi idonei nella zona sud ovest del porto e Piazzale Triangolare), con una viabilità dedicata e un accesso diretto al mare aperto. Anche i pescherecci (al momento negli accosti del porto Vecchio, porto Nuovo e porto Peschereccio) avranno una nuova area ad hoc con servizi necessari e nuovi manufatti per il ricovero temporaneo di attrezzature e reti da pesca. Una striscia larga 10 metri per la viabilità cittadina è prevista in parallelo a via Domenico Tempio, dal varco asse servizi fino a Piazza Borsellino e sarà messa a disposizione per interventi a supporto della viabilità e rigenerazione urbana da pianificare col Comune di Catania. Infine nel sottopasso tra l'ingresso portuale dal varco asse e l'asse dei servizi, per risolvere l'annoso problema della congestione della rotatoria del parco del Faro (con sovrapposizione di mezzi in ingresso e uscita dal porto al traffico veicolare comunale), si prevede un'infrastruttura con l'interramento, a circa 100 m dal nuovo varco portuale, della strada che passa al di sotto del Parco per riemergere in corrispondenza dell'ingresso sull'asse dei servizi, diramazione stradale che conduce direttamente in autostrada. Particolare attenzione, infine, è stata posta al rispetto della riduzione dei volumi richiesta dal Comune di Catania e alla massimizzazione delle tutele ambientali in corrispondenza degli ampliamenti a nord ed al sud, in raccordo con le esigenze emerse nel corso della istruttoria che ha portato all'emanazione del decreto di VAS.

PORTI, TRAVERSI (M5S): RAGIONERIA STATO BOCCIA RIFORMA, ALTRO FLOP PER SALVINI

(AGENPARL) - Fri 31 October 2025 *PORTI, TRAVERSI (M5S): RAGIONERIA STATO BOCCIA RIFORMA, ALTRO FLOP PER SALVINI*

Roma, 30 ott. - "Il governo vuole portare avanti una riforma portuale, un tema su cui ha insistito e investito per anni, rimandandone però costantemente la realizzazione. Se davvero si volesse agire con serietà, servirebbero basi solide. Ma i presupposti attuali non lo sono affatto. Infatti, in linea con l'imbarazzante bocciatura della Corte dei Conti sul Ponte di **Messina**, oggi assistiamo alla mancata bollinatura da parte della Ragioneria dello Stato di una riforma che il ministro Salvini si è intestato, dopo aver completamente esautorato il Ministero del Mare guidato da Musumeci. Oltre a essere mal impostata, la riforma appare inefficace rispetto alle reali esigenze degli operatori, che da tempo attendono norme chiare e generali. Sembra, inoltre, che non vi sia la necessaria copertura finanziaria per la costituzione della "Porti d'Italia S.p.A." - il cuore, alquanto discutibile, della riforma stessa - basata su stime a mio avviso ben lontane dalla realtà. A ciò aggiungo due ulteriori elementi critici. Si è sempre parlato di rafforzare la centralità decisionale, ma dal testo della norma questa centralità non emerge affatto; il vice ministro Rixi ha più volte dichiarato di voler utilizzare le risorse del PNRR per la riforma dei porti, ma tali fondi non possono essere destinati per sostenere "Porti d'Italia S.p.A." e farlo costituirebbe, ad oggi, un atto illegittimo. Se si volesse procedere su questa strada, il Parlamento sarebbe ancora una volta mortificato nelle sue funzioni e si correrebbe il rischio che la linea della nostra riforma venisse decisa direttamente da Bruxelles. Scelta politica poco leghista. E così andiamo avanti, tra una bocciatura e l'altra, attendendo le consuete dichiarazioni vittimistiche di un governo che, alla prova del nove, continua a mostrarsi drammaticamente

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.



Agenparl

PORTI, TRAVERSI (M5S): RAGIONERIA STATO BOCCIA RIFORMA, ALTRO FLOP PER SALVINI

10/31/2025 15:50

(AGENPARL) - Fri 31 October 2025 *PORTI, TRAVERSI (M5S): RAGIONERIA STATO BOCCIA RIFORMA, ALTRO FLOP PER SALVINI* Roma, 30 ott. - "Il governo vuole portare avanti una riforma portuale, un tema su cui ha insistito e investito per anni, rimandandone però costantemente la realizzazione. Se davvero si volesse agire con serietà, servirebbero basi solide. Ma i presupposti attuali non lo sono affatto. Infatti, in linea con l'imbarazzante bocciatura della Corte dei Conti sul Ponte di Messina, oggi assistiamo alla mancata bollinatura da parte della Ragioneria dello Stato di una riforma che il ministro Salvini si è intestato, dopo aver completamente esautorato il Ministero del Mare guidato da Musumeci. Oltre a essere mal impostata, la riforma appare inefficace rispetto alle reali esigenze degli operatori, che da tempo attendono norme chiare e generali. Sembra, inoltre, che non vi sia la necessaria copertura finanziaria per la costituzione della "Porti d'Italia S.p.A." - il cuore, alquanto discutibile, della riforma stessa - basata su stime a mio avviso ben lontane dalla realtà. A ciò aggiungo due ulteriori elementi critici. Si è sempre parlato di rafforzare la centralità decisionale, ma dal testo della norma questa centralità non emerge affatto; il vice ministro Rixi ha più volte dichiarato di voler utilizzare le risorse del PNRR per la riforma dei porti, ma tali fondi non possono essere destinati per sostenere "Porti d'Italia S.p.A." e farlo costituirebbe, ad oggi, un atto illegittimo. Se si volesse procedere su questa strada, il Parlamento sarebbe ancora una volta mortificato nelle sue funzioni e si correrebbe il rischio che la linea della nostra riforma venisse decisa direttamente da Bruxelles. Scelta politica... poco leghista. E così andiamo avanti, tra una bocciatura e l'altra, attendendo le consuete dichiarazioni vittimistiche di un governo che, alla prova del nove, continua a mostrarsi drammaticamente

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.

Informare

Focus

Nel terzo trimestre il traffico con l'estero nei porti marittimi cinesi ha raggiunto un record storico

Picco massimo anche dei contenitori Lo scorso mese i **porti** cinesi hanno movimentato 1,54 miliardi di tonnellate di merci, con un incremento del +5,7% sul settembre 2024, di cui 968,9 milioni di tonnellate movimentate dai soli **porti** marittimi, volume che rappresenta una crescita del +6,2% sul settembre 2024 ed è l'ottavo più elevato di sempre, e 571,4 milioni di tonnellate movimentate dai **porti** interni (+5,0%). Anche il solo traffico da e per l'estero, pari a 479,8 milioni di tonnellate (+7,9%), ha segnato il nuovo record relativo al mese di settembre che è tale anche per le sole merci in import-export movimentate dai soli scali portuali marittimi attestatesi a 428,6 milioni di tonnellate (+7,6%). Anche il solo traffico dei container movimentato dai **porti** marittimi, pari a 26,2 milioni di teu (+6,1%), ha registrato il nuovo record relativo a settembre. Nel terzo trimestre del 2025 il traffico complessivo delle merci è ammontato a 4,66 miliardi di tonnellate, totale che rappresenta un aumento del +5,8% sullo stesso periodo dello scorso anno ed è il secondo più elevato di sempre essendo inferiore solo a quello realizzato nel trimestre aprile-giugno di quest'anno. Anche il solo traffico movimentato dai **porti** marittimi, pari a 2,95 miliardi di tonnellate (+5,4%), ha segnato il nuovo record relativo al terzo trimestre. Il traffico negli inland port cinesi è stato pari a 1,71 miliardi di tonnellate (+6,4%). Il volume di traffico trimestrale con l'estero movimentato dai **porti** marittimi ha raggiunto il nuovo record storico di 1,30 miliardi di tonnellate (+6,1%). Anche il solo traffico dei container movimentato globalmente dagli scali portuali marittimi, pari a 80,4 milioni di teu (+5,3%), ha stabilito il nuovo record storico.



Informare

Focus

Due navi da crociera di classe "Musica" di MSC Crociere in ristrutturazione a Malta

I lavori presso Palumbo Malta Shipyard includono la realizzazione di nuove suite Ginevra 31 ottobre 2025 La compagnia MSC **Crociere** ha avviato il piano di ristrutturazione di due proprie navi da crociera nel cantiere navale del gruppo napoletano Palumbo a Malta, dove sono iniziati i lavori di ammodernamento di MSC Magnifica , nave che verrà dotata tra l'altro di 63 nuove suite. Il completamento degli interventi sulla nave, che è in servizio dal 2010, è previsto per il prossimo dicembre. Anche MSC Poesia , nave gemella di MSC Magnifica , entrerà in bacino di carenaggio presso Palumbo Malta Shipyard il prossimo febbraio per un intervento di refitting che tra i lavori prevede l'introduzione di 69 suite. La nave da crociera rientrerà in flotta in tempo per il debutto in Alaska previsto per maggio 2026.



Informatore Navale

Focus

MSC CRUISES ACQUISISCE SLAM, ICONICA AZIENDA ITALIANA SPECIALIZZATA NELL'ABBIGLIAMENTO VELISTICO E SPORTIVO

MSC Cruises SA rende noto di avere acquisito SLAM.com S.p.A. da Vam Investments. L'operazione riflette l'impegno di lungo periodo di MSC a investire in qualità, innovazione e know-how italiano, identificando di volta in volta partner che siano in linea con il proprio "dna" marittimo e le proprie strategie. Ginevra, 30 ottobre 2025 - La presenza globale e l'impronta internazionale di MSC supporteranno lo sviluppo e la visibilità di SLAM, anche sui mercati esteri, dando una prospettiva di stabilità e crescita di lungo termine all'iconico marchio italiano, fondato a Genova nel 1979, rafforzandone la solida reputazione e il posizionamento di leadership nei settori della vela, dello yachting e dell'abbigliamento tecnico-sportivo. Entrambe le aziende condividono infatti una profonda passione per il mare, oltre ai valori di autenticità, innovazione ed eccellenza radicati nella comune cultura e tradizione marinara. SLAM continuerà a concentrarsi e a investire sulle proprie attività tradizionali, sviluppando inoltre una nuova divisione professionale, dedicata al settore business-to-business, che prevede tra l'altro la realizzazione di uniformi e di abbigliamento per il gruppo di società MSC.

Questo consentirà di valorizzare ulteriormente l'esperienza tecnica e l'eccellenza del design sviluppati dalla società genovese, preservando al contempo la forte identità del marchio, il suo focus e la sua storia di successo nell'abbigliamento tecnico-sportivo. Gli advisor finanziari dell'operazione sono Accuracy, per MSC Cruises, e Dawan Corporate Finance per Vam Investments. Dal punto di vista legale, la società acquirente è stata assistita da RP Legalitax, la parte venditrice da DWF.

Informatore Navale	
MSC CRUISES ACQUISISCE SLAM, ICONICA AZIENDA ITALIANA SPECIALIZZATA NELL'ABBIGLIAMENTO VELISTICO E SPORTIVO	
10/31/2025 12:36	
<p>MSC Cruises SA rende noto di avere acquisito SLAM.com S.p.A. da Vam Investments. L'operazione riflette l'impegno di lungo periodo di MSC a investire in qualità, innovazione e know-how italiano, identificando di volta in volta partner che siano in linea con il proprio "dna" marittimo e le proprie strategie Ginevra, 30 ottobre 2025 - La presenza globale e l'impronta internazionale di MSC supporteranno lo sviluppo e la visibilità di SLAM, anche sui mercati esteri, dando una prospettiva di stabilità e crescita di lungo termine all'iconico marchio italiano, fondato a Genova nel 1979, rafforzandone la solida reputazione e il posizionamento di leadership nei settori della vela, dello yachting e dell'abbigliamento tecnico-sportivo. Entrambe le aziende condividono infatti una profonda passione per il mare, oltre ai valori di autenticità, innovazione ed eccellenza radicati nella comune cultura e tradizione marinara. SLAM continuerà a concentrarsi e a investire sulle proprie attività tradizionali, sviluppando inoltre una nuova divisione professionale, dedicata al settore business-to-business, che prevede tra l'altro la realizzazione di uniformi e di abbigliamento per il gruppo di società MSC. Questo consentirà di valorizzare ulteriormente l'esperienza tecnica e l'eccellenza del design sviluppati dalla società genovese, preservando al contempo la forte identità del marchio, il suo focus e la sua storia di successo nell'abbigliamento tecnico-sportivo. Gli advisor finanziari dell'operazione sono Accuracy, per MSC Cruises, e Dawan Corporate Finance per Vam Investments. Dal punto di vista legale, la società acquirente è stata assistita da RP Legalitax, la parte venditrice da DWF.</p>	

Informatore Navale

Focus

AL VIA IL REFITTING DI MSC MAGNIFICA PRESSO IL CANTIERE NAVALE DI MALTA

L'ammodernamento di MSC Magnifica è ufficialmente iniziato con l'ingresso della nave in bacino di carenaggio presso il cantiere Palumbo Malta Shipyard. La nave riceverà importanti interventi di rinnovamento presso il cantiere maltese, tra cui l'introduzione del MSC Yacht Club e il restyling di diverse aree a bordo Ginevra, 31 ottobre 2025 - MSC Crociere annuncia che sono iniziati i lavori di ammodernamento di MSC Magnifica, segnando di fatto l'avvio di un ampio programma di potenziamento che sottolinea il costante impegno della Compagnia nel migliorare l'esperienza degli ospiti a bordo delle navi della propria flotta. MSC Magnifica, in servizio dal 2010, è la prima delle due navi della Classe Musica a entrare in bacino di carenaggio presso il cantiere Palumbo Malta Shipyard a Malta per gli interventi di refitting. La nave verrà dotata di MSC Yacht Club con 63 nuove suite, due nuovi ristoranti tematici - Butcher's Cut e Kaito Sushi Bar - oltre a una MSC Aurea Spa e a un centro fitness Technogym® potenziati e tante altre novità che renderanno l'esperienza in nave davvero unica. Il completamento dei lavori è previsto per dicembre, con l'esperienza esclusiva dell'MSC Yacht Club disponibile dall'estate 2026, quando MSC Magnifica navigherà in Nord Europa. L'Amministratore Delegato di MSC Crociere, Gianni Onorato, ha dichiarato: "Questi interventi confermano il nostro impegno costante nell'offrire agli ospiti la migliore esperienza possibile e strutture d'eccellenza in tutta la flotta. Con l'introduzione dell'MSC Yacht Club su queste navi intendiamo offrire agli ospiti più esclusività e più scelta che mai. L' MSC Yacht Club rappresenta il nostro servizio di punta, rinomato per il servizio eccezionale, gli ambienti eleganti e i comfort esclusivi, e siamo orgogliosi di portare questa esperienza su MSC Magnifica e MSC Poesia - in tempo per la nostra prima stagione in Alaska e il Giro del Mondo MSC 2027." Anche MSC Poesia, nave gemella di MSC Magnifica, entrerà in bacino di carenaggio presso lo stesso cantiere nel febbraio 2026 per un intervento di refitting che prevede l'introduzione dell'MSC Yacht Club, con 69 suite, e dell'All-Stars Sports Bar, oltre ai medesimi ristoranti tematici e agli interventi di miglioramento delle aree fitness e della MSC Aurea Spa già previsti per MSC Magnifica. La nave rientrerà in flotta in tempo per il debutto in Alaska, previsto per maggio 2026. Questi ammodernamenti sono in linea con l'impegno di MSC Crociere nel migliorare l'esperienza degli ospiti su tutta la flotta, garantendo che sia MSC Magnifica sia MSC Poesia continuino a offrire servizi moderni e di alta qualità. Si tratta dei più ampi progetti di aggiornamento e refitting realizzati dalla compagnia nell'ultimo decennio, interamente progettati e gestiti internamente dal Dipartimento Tecnico di MSC Crociere. Il Palumbo Malta Shipyard rappresenta un hub strategico per la manutenzione della flotta di MSC Crociere e per i progetti di ristrutturazione di alta qualità delle navi in Europa. MSC Magnifica salperà da Warnemünde, Germania, il 16 maggio 2026 verso il Nord

Informatore Navale	
AL VIA IL REFITTING DI MSC MAGNIFICA PRESSO IL CANTIERE NAVALE DI MALTA	
10/31/2025 18:17	
<p>L'ammodernamento di MSC Magnifica è ufficialmente iniziato con l'ingresso della nave in bacino di carenaggio presso il cantiere Palumbo Malta Shipyard. La nave riceverà importanti interventi di rinnovamento presso il cantiere maltese, tra cui l'introduzione del MSC Yacht Club e il restyling di diverse aree a bordo Ginevra, 31 ottobre 2025 - MSC Crociere annuncia che sono iniziati i lavori di ammodernamento di MSC Magnifica, segnando di fatto l'avvio di un ampio programma di potenziamento che sottolinea il costante impegno della Compagnia nel migliorare l'esperienza degli ospiti a bordo delle navi della propria flotta. MSC Magnifica, in servizio dal 2010, è la prima delle due navi della Classe Musica a entrare in bacino di carenaggio presso il cantiere Palumbo Malta Shipyard a Malta per gli interventi di refitting. La nave verrà dotata di MSC Yacht Club con 63 nuove suite, due nuovi ristoranti tematici - Butcher's Cut e Kaito Sushi Bar - oltre a una MSC Aurea Spa e a un centro fitness Technogym® potenziati e tante altre novità che renderanno l'esperienza in nave davvero unica. Il completamento dei lavori è previsto per dicembre, con l'esperienza esclusiva dell'MSC Yacht Club disponibile dall'estate 2026, quando MSC Magnifica navigherà in Nord Europa. L'Amministratore Delegato di MSC Crociere, Gianni Onorato, ha dichiarato: "Questi interventi confermano il nostro impegno costante nell'offrire agli ospiti la migliore esperienza possibile e strutture d'eccellenza in tutta la flotta. Con l'introduzione dell'MSC Yacht Club su queste navi intendiamo offrire agli ospiti più esclusività e più scelta che mai. L' MSC Yacht Club rappresenta il nostro servizio di punta, rinomato per il servizio eccezionale, gli ambienti eleganti e i comfort esclusivi, e siamo orgogliosi di portare questa esperienza su MSC Magnifica e MSC Poesia - in tempo per la nostra prima stagione in Alaska e il Giro del Mondo MSC 2027." Anche MSC Poesia, nave gemella di MSC Magnifica, entrerà in bacino di carenaggio presso lo stesso cantiere nel febbraio 2026 per un intervento di refitting che prevede l'introduzione dell'MSC Yacht Club, con 69 suite, e dell'All-Stars Sports Bar, oltre ai medesimi ristoranti tematici e agli interventi di miglioramento delle aree fitness e della MSC Aurea Spa già previsti per MSC Magnifica. La nave rientrerà in flotta in tempo per il debutto in Alaska, previsto per maggio 2026. Questi ammodernamenti sono in linea con l'impegno di MSC Crociere nel migliorare l'esperienza degli ospiti su tutta la flotta, garantendo che sia MSC Magnifica sia MSC Poesia continuino a offrire servizi moderni e di alta qualità. Si tratta dei più ampi progetti di aggiornamento e refitting realizzati dalla compagnia nell'ultimo decennio, interamente progettati e gestiti internamente dal Dipartimento Tecnico di MSC Crociere. Il Palumbo Malta Shipyard rappresenta un hub strategico per la manutenzione della flotta di MSC Crociere e per i progetti di ristrutturazione di alta qualità delle navi in Europa. MSC Magnifica salperà da Warnemünde, Germania, il 16 maggio 2026 verso il Nord</p>	

Informatore Navale

Focus

Europa, toccando Danimarca, Paesi Baltici, Scandinavia e Finlandia, per poi offrire, nella seconda parte dell'anno, crociere nel Mediterraneo da 3 a 8 notti verso porti tra cui Barcellona, **Civitavecchia** (Roma) e Marsiglia. Successivamente, la nave partirà per il Giro del Mondo del 2027, dove il MSC Yacht Club farà il suo debutto in questo viaggio di 121 notti, visitando 45 spettacolari destinazioni in 25 Paesi. MSC Poesia offrirà crociere di 7 notti da Seattle da maggio a settembre 2026, per poi proporre, nella stagione invernale 2026/2027, itinerari di andata e ritorno da Miami verso i Caraibi, con scali in Giamaica, Colombia, Costa Rica, Aruba, Curaçao e Belize. Le suite del MSC Yacht Club di MSC Magnifica e MSC Poesia sono già prenotabili.

Informatore Navale

Focus

PONANT EXPLORATIONS celebra il centenario della storica spedizione del Norge con viaggi straordinari al Polo Nord

Ponant Explorations celebrerà il centenario della leggendaria spedizione del dirigibile Norge con 4 **crociere** straordinarie dedicate all'esplorazione e alla memoria delle grandi avventure polari, commercializzate in Italia da Gioco Viaggi. Nel 1926 il dirigibile Norge sorvolava per la prima volta il Polo Nord. Nel maggio 1926 il dirigibile Norge, progettato e costruito in Italia da Umberto Nobile, fu il primo velivolo a sorvolare il Polo Nord geografico con 16 persone a bordo, scrivendo una pagina storica dell'esplorazione polare. Decollato dalla Baia del Re alle Svalbard, il Norge percorse 5.300 km in 70 ore e atterrò a Teller, in Alaska, compiendo la prima trasvolata completa dell'Oceano Artico. Questo volo segnò un traguardo epocale: nessuno dei precedenti esploratori (Cook, Peary, Byrd) aveva raggiunto davvero 90°N. Nell'estate del 2026 Ponant Explorations proporrà itinerari unici a bordo della nave d'esplorazione polare a propulsione ibrida LNG Le Commandant Charchot, l'unica capace di raggiungere il Polo Nord geografico (90° N) nel pieno rispetto dell'ambiente artico. Quattro **crociere** di 15 giorni con partenza e ritorno da Longyearbyen (Svalbard) che renderanno omaggio allo spirito pionieristico di Roald Amundsen, Lincoln Ellsworth e Umberto Nobile, protagonisti dell'impresa che un secolo fa aprì una nuova era dell'esplorazione aerea. Le **crociere** del centenario seguiranno parte della rotta originale del Norge, tra le Isole Svalbard, la banchisa artica e il Mare di Barents. Accompagnati da esperti polari, storici e naturalisti, i viaggiatori scopriranno paesaggi incontaminati, colonie di trichechi e uccelli marini, e potranno comprendere come la scienza e l'esplorazione continuano a ispirare nuove generazioni. Lucia Sala Simion, naturalista e guida polare, sarà a bordo delle **crociere** in partenza il 27 luglio, 11 agosto, 27 agosto e 11 settembre e offrirà ai passeggeri italiani un importante contributo divulgativo e scientifico sul contesto storico e ambientale dell'Artico, con attenzione particolare alla spedizione del dirigibile Norge. L'esperienza di bordo sarà infatti arricchita da conferenze, proiezione di documentari d'archivio e incontri con studiosi delle spedizioni polari. "Con queste nuove **crociere** Ponant Explorations celebra non solo il coraggio dei pionieri che volarono sul Polo Nord nel 1926, ma rinnova l'impegno a rendere ogni viaggio un'esplorazione consapevole e sostenibile, nel rispetto dell'ambiente e delle culture locali, coniugando l'esperienza con il lusso dei servizi di bordo e il giusto spirito d'avventura" dichiara Gigi Torre Presidente di Gioco Viaggi.



Informazioni Marittime

Focus

Abbigliamento velistico e sportivo, MSC acquisisce l'azienda italiana SLAM

La società nata a **Genova** nel 1979 affiancherà alle sue attività tradizionali una nuova divisione professionale dedicata al settore business-to-business. Consolidando il suo impegno nel settore design e abbigliamento, MSC Cruises SA rende noto di avere acquisito SLAM.com S.p.A. da Vam Investments. "L'operazione - si legge in una nota del gruppo armatoriale - riflette l'impegno di lungo periodo di MSC a investire in qualità, innovazione e know-how italiano, identificando di volta in volta partner che siano in linea con il proprio "dna" marittimo e le proprie strategie. La presenza globale e l'impronta internazionale di MSC supporteranno lo sviluppo e la visibilità di SLAM, anche sui mercati esteri, dando una prospettiva di stabilità e crescita di lungo termine all'iconico marchio italiano, fondato a **Genova** nel 1979, rafforzandone la solida reputazione e il posizionamento di leadership nei settori della vela, dello yachting e dell'abbigliamento tecnico-sportivo. Entrambe le aziende condividono infatti una profonda passione per il mare, oltre ai valori di autenticità, innovazione ed eccellenza radicati nella comune cultura e tradizione marinara". SLAM continuerà a concentrarsi e a investire sulle proprie attività tradizionali, sviluppando inoltre una nuova divisione professionale, dedicata al settore business-to-business, che prevede tra l'altro la realizzazione di uniformi e di abbigliamento per il gruppo di società MSC. Questo consentirà di valorizzare ulteriormente l'esperienza tecnica e l'eccellenza del design sviluppati dalla società genovese, preservando al contempo la forte identità del marchio, il suo focus e la sua storia di successo nell'abbigliamento tecnico-sportivo. Gli advisor finanziari dell'operazione sono Accuracy, per MSC Cruises, e Dawan Corporate Finance per Vam Investments. Dal punto di vista legale, la società acquirente è stata assistita da RP Legality, la parte venditrice da DWF. Condividi Tag msc Articoli correlati.



Cina: dal porto di Qingdao nuovi collegamenti con Giappone e ROK (1)

QINGDAO (ITALPRESS/XINHUA) - Foto scattata con un drone che mostra una nave cargo diretta al porto di Incheon, in Repubblica di Corea (ROK), presso il porto di Qingdao, nella provincia orientale cinese dello Shandong, il 29 ottobre 2025. In quanto hub del commercio marittimo, il porto di Qingdao ha sfruttato la sua vicinanza al Giappone e alla ROK nel tentativo di costruire una rete logistica che copra i principali **porti** dei due Paesi. Oltre a un grande volume di trasbordi internazionali, il porto di Qingdao offre anche circa 40 servizi di linea diretti ogni settimana verso il Giappone e la ROK. Foto: XINHUA (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



Cina: dal porto di Qingdao nuovi collegamenti con Giappone e ROK (2)

QINGDAO (ITALPRESS/XINHUA) - Foto scattata con un drone che mostra una vista del porto di Qingdao, nella provincia orientale cinese dello Shandong, il 29 ottobre 2025. In quanto hub del commercio marittimo, il porto di Qingdao ha sfruttato la sua vicinanza al Giappone e alla Repubblica di Corea (ROK) nel tentativo di costruire una rete logistica che copra i principali porti dei due Paesi. Oltre a un grande volume di trasbordi internazionali, il porto di Qingdao offre anche circa 40 servizi di linea diretti ogni settimana verso il Giappone e la ROK. -Foto Xinhua- (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



Grimaldi, "bollino" per l'alternanza di qualità fra scuola e lavoro

«Per le professioni del mare un rinnovato interesse fra i giovani» **NAPOLI.**

Tutte le iniziative dedicate agli studenti italiani sono state dalla compagnia Grimaldi riunite all'interno di un medesimo progetto intitolato "Grimaldi Educa": al centro ci sono i "percorsi di formazione scuola-lavoro" (Fsl) rivolti a tutti gli indirizzi di studio, in particolare agli istituti nautici, alberghieri, turistici e professionali. Abbinati insieme tanto l'apprendimento teorico e pratico quanto le competenze e il divertimento. Con una formula che ha un certo qual grado di modularità «sulla base delle esigenze espresse dai singoli istituti» in nome dell'esigenza di «suscitare nei ragazzi una vera passione per il mare e la navigazione». È questo modello organizzativo ed è questo tipo di attenzione formativa che ha portato a far sì che «per l'ottavo anno consecutivo» Confindustria ha conferito al gruppo Grimaldi il "Bollino per l'Alternanza di Qualità": si tratta del riconoscimento che viene assegnato alle imprese che «hanno scelto quale valore fondamentale la formazione delle nuove generazioni» e ne hanno fatto «una visione culturale innovativa e supportando attivamente il passaggio dei giovani dal mondo della scuola a quello del lavoro». Ai "percorsi di formazione scuola-lavoro" si affiancano anche i programmi didattici: stiamo parlando di divertenti eventi a bordo delle navi, che vedono ogni anno la partecipazione di migliaia di studenti provenienti da tutta Italia. A ciò si aggiunga - viene segnalato - la proposta di viaggi di istruzione in Sicilia, Sardegna, Spagna e Grecia, con possibilità di scegliere la sola traversata, oppure un pacchetto completo di viaggio in nave e soggiorno con Grimaldi Lines Tour Operator. «Assistiamo da qualche anno ad un rinnovato interesse per le professioni del mare, che sono un vero e proprio laboratorio di competenze in continua evoluzione», dice Francesca Marino, che nel gruppo armatoriale è responsabile del settore passeggeri. «Sono sempre di più i ragazzi italiani che individuano nel nostro settore una grande opportunità - afferma - e che lo scelgono per il loro futuro professionale, condividendo con noi l'attenzione per l'innovazione tecnologica e per la tutela dell'ambiente». Poi segnala: «Il riconoscimento che anche quest'anno Confindustria ha conferito al Gruppo Grimaldi premia il nostro impegno costante al fianco delle nuove generazioni: "Grimaldi Educa" è un progetto di cui siamo orgogliosi perché consente al mondo della scuola di aprirsi alla grande lezione del mare, in un percorso fatto di entusiasmo e scoperta».



Soset (gruppo Negometal) entra in Alis, l'associazione presieduta da Guido Grimaldi

ROMA. Soset, filiale italiana del gruppo Negometal, ha deciso di entrare in Alis, l'associazione presieduta da Guido Grimaldi che fa da punto di riferimento per l'intermodalità sostenibile e raggruppa in modo trasversale non solo una galassia di imprese di logistica e aziende di autotrasporto, compagnie del settore armatoriale o di quello ferroviario, fornitori di servizi, operatori di terminal come pure spedizionieri, interporti ma anche **porti** e aeroporti, così come Its, scuole superiori, poli della ricerca e atenei.

"L'ingresso di Soset rafforza la nostra rete associativa con un operatore esperto in materia fiscale e di mobilità al servizio del trasporto italiano ed europeo", dice Guido Grimaldi annunciando il nuovo socio. "La sua consolidata esperienza e la sua capacità di offrire procedure semplificate e strumenti digitali avanzati, ad esempio in tema di gestione dei pedaggi e rimborsi Iva, - afferma - rendono Soset un valore aggiunto per tutte le imprese del network di Alis che puntano a maggiore efficienza, controllo dei costi e modernizzazione". Soset fa parte del gruppo Negometal, come detto, - viene fatto rilevare - e, dal 1984 e con le sue filiali in tutta Europa, "si impegna a rispondere in modo efficace alle esigenze dei clienti del settore dei trasporti internazionali". Per onorare i propri impegni nei confronti della rete Alis, viene sottolineato che Soset propone due importanti ottimizzazioni. "La prima - si mette in evidenza - riguarda il rimborso delle tasse in Europa (Iva e accise sul carburante) con possibilità di pagamenti a termine o anticipati. La seconda è il miglioramento della mobilità attraverso la sua offerta di pedaggi che copre 18 reti europee con un unico dispositivo". È da aggiungere che, per quanto riguarda i trasportatori che entrano/escono dal Regno Unito, via mare o su strada, con o senza carico, per i quali vengono introdotti nuovi obblighi amministrativi, Soset garantisce "passaggi fluidi e sicuri attraverso la Manica grazie alla sua piattaforma intuitiva che consente di generare in pochi minuti le dichiarazioni Ens, Gmr o Elo a prezzi competitivi". Federica Marasca, direttrice di Soset, afferma: "Entrare a far parte di Alis è un passo naturale per Soset. Da molti anni affianchiamo le aziende di trasporto e logistica in Europa e questa adesione apre la strada a nuove sinergie al servizio dei trasportatori italiani. Insieme, vogliamo trasformare le sfide del settore in opportunità, combinando innovazione, trasparenza e performance economica".



ROMA. Soset, filiale italiana del gruppo Negometal, ha deciso di entrare in Alis, l'associazione presieduta da Guido Grimaldi che fa da punto di riferimento per l'intermodalità sostenibile e raggruppa in modo trasversale non solo una galassia di imprese di logistica e aziende di autotrasporto, compagnie del settore armatoriale o di quello ferroviario, fornitori di servizi, operatori di terminal come pure spedizionieri, interporti ma anche porti e aeroporti, così come Its, scuole superiori, poli della ricerca e atenei. "L'ingresso di Soset rafforza la nostra rete associativa con un operatore esperto in materia fiscale e di mobilità al servizio del trasporto italiano ed europeo", dice Guido Grimaldi annunciando il nuovo socio. "La sua consolidata esperienza e la sua capacità di offrire procedure semplificate e strumenti digitali avanzati, ad esempio in tema di gestione dei pedaggi e rimborsi Iva, - afferma - rendono Soset un valore aggiunto per tutte le imprese del network di Alis che puntano a maggiore efficienza, controllo dei costi e modernizzazione". Soset fa parte del gruppo Negometal, come detto, - viene fatto rilevare - e, dal 1984 e con le sue filiali in tutta Europa, "si impegna a rispondere in modo efficace alle esigenze dei clienti del settore dei trasporti internazionali". Per onorare i propri impegni nei confronti della rete Alis, viene sottolineato che Soset propone due importanti ottimizzazioni. "La prima - si mette in evidenza - riguarda il rimborso delle tasse in Europa (Iva e accise sul carburante) con possibilità di pagamenti a termine o anticipati. La seconda è il miglioramento della mobilità attraverso la sua offerta di pedaggi che copre 18 reti europee con un unico dispositivo". È da aggiungere che, per quanto riguarda i trasportatori che entrano/escono dal Regno Unito, via mare o su strada, con o senza carico, per i quali vengono introdotti nuovi obblighi amministrativi, Soset garantisce "passaggi fluidi e sicuri attraverso la Manica grazie alla sua piattaforma intuitiva che consente di generare in pochi minuti le

Stop della Ragioneria: si ferma la nascita di Porti d'Italia Spa?

ROMA - Si blocca sul più bello la riforma della legge 84/94, il provvedimento che avrebbe dovuto ridisegnare l'assetto della governance portuale italiana. La Ragioneria Generale dello Stato, secondo quanto riporta portoravennanews.com, non avrebbe infatti concesso la cosiddetta 'bollinatura' al testo predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, guidato da Matteo Salvini e affidato per la stesura al viceministro Edoardo Rixi. La bollinatura rappresenta il passaggio tecnico indispensabile che certifica la copertura e la sostenibilità finanziaria di un provvedimento: senza di essa, l'iter non può proseguire verso il Consiglio dei Ministri. Secondo fonti vicine al dossier, la Ragioneria diretta da Daria Perrotta avrebbe rilevato criticità proprio nella quantificazione delle risorse necessarie, impedendo di fatto l'avvio della riforma.

Il cuore del progetto era la costituzione di Porti d'Italia Spa, una società di diritto privato ma a capitale interamente pubblico, con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro provenienti dal Tesoro. Nelle intenzioni del Mit, la nuova entità avrebbe dovuto agire come una 'super Authority' nazionale, coordinando investimenti, opere strategiche e relazioni tra lo Stato e le 16 Autorità di Sistema Portuale. Porti d'Italia avrebbe avuto il compito di progettare, appaltare e collaudare direttamente opere di rilevanza strategica, oltre a coordinare la pianificazione con le singole Autorità portuali tramite una convenzione con la Conferenza nazionale del sistema portuale. La mancata bollinatura blocca dunque un percorso riformatore annunciato da tempo e già al centro di un acceso dibattito nel mondo marittimo e portuale. Le perplessità espresse da operatori, associazioni e sindacati riguardavano soprattutto il rischio di accentrare eccessivamente i poteri decisionali in una struttura centrale, riducendo l'autonomia delle singole Autorità portuali. Con la decisione della Ragioneria, il dossier torna ora al punto di partenza, rallentando ancora una volta il cammino verso una riforma organica della governance portuale italiana. Scontro politico: Traversi (M5S) attacca, Rixi replica. A sollevare le critiche è stato il deputato del Movimento 5 Stelle Roberto Traversi, già sottosegretario al Mit durante il secondo Governo Conte, che parla di ennesima conferma dell'improvvisazione e dell'inefficacia dell'azione del governo. Secondo Traversi, il provvedimento sarebbe privo della necessaria copertura finanziaria e fondato su presupposti inconsistenti, in particolare per quanto riguarda la creazione della società Porti d'Italia S.p.A., considerata il fulcro della riforma. Persino la costituzione della nuova società si basa su stime irrealistiche ha affermato l'esponente pentastellato e non rispetta le regole sull'utilizzo dei fondi PNRR, che non possono essere destinati a tale scopo. Se davvero si intendesse procedere in questa direzione, le decisioni verrebbero prese da Bruxelles, scavalcando il Parlamento italiano. Pronta la replica del viceministro Edoardo Rixi, che respinge le accuse definendo



Messaggero Marittimo

Focus

imprecise e parziali le ricostruzioni circolate sulla stampa. Il confronto con gli organismi di controllo e le amministrazioni competenti è in corso e fa parte del normale iter di un provvedimento complesso ha precisato . Parlare di stop o bocciatura è semplicemente sbagliato. Rixi ha inoltre attaccato Traversi sul piano politico: Ancora una volta si preferisce la polemica al merito. Traversi, che al Ministero delle Infrastrutture non ha lasciato risultati significativi né per la Liguria né per il Paese, oggi si scopre esperto di riforme portuali. Il lavoro ha concluso il viceministro prosegue con trasparenza e convinzione. Presto saranno i fatti a parlare.

Port Logistic Press

Focus

Msc Crociere entra con Slam nel mondo dell'abbigliamento velistico e sportivo

Ginevra - E' ufficiale: MSC Cruises ha reso noto di avere acquisito SLAM.com S.p.A. da Vam Investments. L'operazione riflette l'impegno di lungo periodo di MSC a investire in qualità, innovazione e know-how italiano, identificando di volta in volta partner che siano in linea con il proprio "dna" marittimo e le proprie strategie. La presenza globale e l'impronta internazionale di MSC supporteranno lo sviluppo e la visibilità di SLAM, anche sui mercati esteri, dando una prospettiva di stabilità e crescita di lungo termine all'iconico marchio italiano, fondato a Genova nel 1979, rafforzandone la solida reputazione e il posizionamento di leadership nei settori della vela, dello yachting e dell'abbigliamento tecnico-sportivo. Entrambe le aziende condividono infatti una profonda passione per il mare, oltre ai valori di autenticità, innovazione ed eccellenza radicati nella comune cultura e tradizione marinara. SLAM continuerà a concentrarsi e a investire sulle proprie attività tradizionali, sviluppando inoltre una nuova divisione professionale, dedicata al settore business-to-business, che prevede tra l'altro la realizzazione di uniformi e di abbigliamento per il gruppo di società MSC.

Questo consentirà di valorizzare ulteriormente l'esperienza tecnica e l'eccellenza del design sviluppati dalla società genovese, preservando al contempo la forte identità del marchio, il suo focus e la sua storia di successo nell'abbigliamento tecnico-sportivo. Gli advisor finanziari dell'operazione sono Accuracy, per MSC Cruises, e Dawan Corporate Finance per Vam Investments. Dal punto di vista legale, la società acquirente è stata assistita da RP Legalitax, la parte venditrice da DWF.

Port Logistic Press

Msc Crociere entra con Slam nel mondo dell'abbigliamento velistico e sportivo



10/31/2025 10:56 Ufficio Stampa

Ginevra - E' ufficiale: MSC Cruises ha reso noto di avere acquisito SLAM.com S.p.A. da Vam Investments. L'operazione riflette l'impegno di lungo periodo di MSC a investire in qualità, innovazione e know-how italiano, identificando di volta in volta partner che siano in linea con il proprio "dna" marittimo e le proprie strategie. La presenza globale e l'impronta internazionale di MSC supporteranno lo sviluppo e la visibilità di SLAM, anche sui mercati esteri, dando una prospettiva di stabilità e crescita di lungo termine all'iconico marchio italiano, fondato a Genova nel 1979, rafforzandone la solida reputazione e il posizionamento di leadership nei settori della vela, dello yachting e dell'abbigliamento tecnico-sportivo. Entrambe le aziende condividono infatti una profonda passione per il mare, oltre ai valori di autenticità, innovazione ed eccellenza radicati nella comune cultura e tradizione marinara. SLAM continuerà a concentrarsi e a investire sulle proprie attività tradizionali, sviluppando inoltre una nuova divisione professionale, dedicata al settore business-to-business, che prevede tra l'altro la realizzazione di uniformi e di abbigliamento per il gruppo di società MSC. Questo consentirà di valorizzare ulteriormente l'esperienza tecnica e l'eccellenza del design sviluppati dalla società genovese, preservando al contempo la forte identità del marchio, il suo focus e la sua storia di successo nell'abbigliamento tecnico-sportivo. Gli advisor finanziari dell'operazione sono Accuracy, per MSC Cruises, e Dawan Corporate Finance per Vam Investments. Dal punto di vista legale, la società acquirente è stata assistita da RP Legalitax, la parte venditrice da DWF.

Torna a crescere la pirateria: 116 attacchi nei primi nove mesi del 2025

Boom di abbordaggi nello Stretto di Singapore, il numero più alto dal 1991. Cresce anche la violenza contro gli equipaggi **Genova** - La pirateria marittima torna a crescere a livello globale. Secondo i dati diffusi dall'International Maritime Bureau (Imb), nei primi nove mesi del 2025 sono stati denunciati 116 attacchi contro navi commerciali, lo stesso numero registrato in tutto il 2024, ma con un forte aumento rispetto ai 79 casi del periodo gennaio-settembre dell'anno precedente. L'area più colpita è lo Stretto di Singapore, dove si contano 73 abbordaggi, il numero più alto dal 1991. Seguono il Golfo di Guinea con 15 incidenti (rispetto ai 12 del 2024), e alcune aree dell'Oceano Indiano. Il Piracy Reporting Centre dell'IMB riporta che 102 imbarcazioni sono state abbordate, nove hanno subito tentativi di abbordaggio, quattro sono state dirottate e una è stata colpita con armi da fuoco. Nel 91% dei casi, i pirati sono riusciti a salire a bordo, spesso durante la notte. Particolarmente preoccupante è l'aumento delle minacce e violenze sugli equipaggi: nel 55% degli incidenti i criminali erano armati, e nel 33% dei casi portavano pistole o fucili - la percentuale più alta dal 2017. In totale, 43 membri d'equipaggio sono stati presi in ostaggio, 16 rapiti, 7 minacciati, 3 aggrediti e 3 feriti. Nel Golfo di Guinea, i rapimenti di marinai sono saliti a 14 nei primi nove mesi dell'anno, confermando la regione come una delle più pericolose nonostante un leggero calo nel terzo trimestre. Nello Stretto di Singapore, invece, l'Imb segnala una riduzione degli attacchi dopo l'arresto di due bande criminali da parte della polizia marittima indonesiana lo scorso luglio. La situazione resta stabile nel Golfo di Aden e al largo della Somalia, dove non si registrano incidenti recenti, anche a causa del monzone.



Al via il refitting di Msc Magnifica presso il cantiere navale di Malta

La nave verrà dotata di Msc Yacht Club con 63 nuove suite e due ristoranti tematici Ginevra - Msc Crociere annuncia che sono iniziati i lavori di ammodernamento di Msc Magnifica: in servizio dal 2010, è la prima delle due navi della Classe Musica a entrare in bacino di carenaggio presso il cantiere Palumbo Malta Shipyard a Malta per gli interventi di refitting. La nave verrà dotata di Msc Yacht Club con 63 nuove suite, due nuovi ristoranti tematici- Butcher's Cut e Kaito Sushi Bar - oltre a una Msc Aurea Spa e a un centro fitness Technogym potenziati e tante altre novità. Il completamento dei lavori è previsto per dicembre, con l'esperienza dell'Msc Yacht Club disponibile dall'estate 2026, quando Magnifica navigherà in Nord Europa. L'ad di Msc Crociere Gianni Onorato, ha spiegato che: "questi interventi confermano il nostro impegno costante nell'offrire agli ospiti la migliore esperienza possibile e strutture d'eccellenza in tutta la flotta. L' Msc Yacht Club rappresenta il nostro servizio di punta, rinomato per il servizio eccezionale, gli ambienti eleganti e i comfort esclusivi, e siamo orgogliosi di portare questa esperienza su Msc Magnifica e Msc Poesia - in tempo per la nostra prima stagione in Alaska e il Giro del Mondo Msc 2027". Anche Msc Poesia, nave gemella di Magnifica, entrerà in bacino di carenaggio presso lo stesso cantiere nel febbraio 2026 per un intervento di refitting che prevede l'introduzione dell'Msc Yacht Club, con 69 suite, e dell'All-Stars Sports Bar, oltre ai medesimi ristoranti tematici e agli interventi di miglioramento delle aree fitness e della Msc Aurea Spa già previsti per Msc Magnifica. La nave rientrerà in flotta in tempo per il debutto in Alaska, previsto per maggio 2026. Msc Magnifica salperà da Warnemünde, Germania, il 16 maggio 2026 verso il Nord Europa, toccando Danimarca, Paesi Baltici, Scandinavia e Finlandia, per poi offrire, nella seconda parte dell'anno, crociere nel Mediterraneo da 3 a 8 notti verso porti tra cui Barcellona, **Civitavecchia** (Roma) e Marsiglia. Successivamente, la nave partirà per il Giro del Mondo del 2027, dove il Msc Yacht Club farà il suo debutto in questo viaggio di 121 notti, visitando 45 spettacolari destinazioni in 25 Paesi.



10/31/2025 15:34

La nave verrà dotata di Msc Yacht Club con 63 nuove suite e due ristoranti tematici Ginevra - Msc Crociere annuncia che sono iniziati i lavori di ammodernamento di Msc Magnifica: in servizio dal 2010, è la prima delle due navi della Classe Musica a entrare in bacino di carenaggio presso il cantiere Palumbo Malta Shipyard a Malta per gli interventi di refitting. La nave verrà dotata di Msc Yacht Club con 63 nuove suite, due nuovi ristoranti tematici- Butcher's Cut e Kaito Sushi Bar - oltre a una Msc Aurea Spa e a un centro fitness Technogym potenziati e tante altre novità. Il completamento dei lavori è previsto per dicembre, con l'esperienza dell'Msc Yacht Club disponibile dall'estate 2026, quando Magnifica navigherà in Nord Europa. L'ad di Msc Crociere Gianni Onorato, ha spiegato che: "questi interventi confermano il nostro impegno costante nell'offrire agli ospiti la migliore esperienza possibile e strutture d'eccellenza in tutta la flotta. L' Msc Yacht Club rappresenta il nostro servizio di punta, rinomato per il servizio eccezionale, gli ambienti eleganti e i comfort esclusivi, e siamo orgogliosi di portare questa esperienza su Msc Magnifica e Msc Poesia - in tempo per la nostra prima stagione in Alaska e il Giro del Mondo Msc 2027". Anche Msc Poesia, nave gemella di Magnifica, entrerà in bacino di carenaggio presso lo stesso cantiere nel febbraio 2026 per un intervento di refitting che prevede l'introduzione dell'Msc Yacht Club, con 69 suite, e dell'All-Stars Sports Bar, oltre ai medesimi ristoranti tematici e agli interventi di miglioramento delle aree fitness e della Msc Aurea Spa già previsti per Msc Magnifica. La nave rientrerà in flotta in tempo per il debutto in Alaska, previsto per maggio 2026. Msc Magnifica salperà da Warnemünde, Germania, il 16 maggio 2026 verso il Nord Europa, toccando Danimarca, Paesi Baltici, Scandinavia e Finlandia, per poi offrire, nella seconda parte dell'anno, crociere nel Mediterraneo da 3 a 8 notti verso porti tra cui Barcellona, Civitavecchia (Roma) e Marsiglia.

Porti spa, Rixi getta acqua sul fuoco: "Dalla Ragioneria dello Stato nessuna bocciatura, ma solo un confronto"

Dopo oltre 15 giorni dall'annuncio dell'invio del provvedimento alla Rgs, però, la bollinatura non è arrivata e il via libera non c'è. Traversi (M5S) insiste sullo stop: "Stime irrealistiche e presupposti inconsistenti" **Genova** - La notizia pubblicata da Shipmag sullo stop della Ragioneria Generale dello Stato alla riforma dei porti redatta dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha suscitato, come era prevedibile reazioni polemiche. Ma anche la presa di posizione del viceministro al Mit, Edoardo Rixi, che nega si sia trattato di una bocciatura. Lo stesso Rixi aveva annunciato il 15 ottobre scorso a **Genova** che "la riforma portuale è alla Ragioneria dello Stato in via di bollinatura". Rixi aveva aggiunto: "Dopodiché, visto che siamo nella seconda parte della legislatura, la cosa che stiamo aspettando è il via libera per poterla inserire nel Pnrr l'anno prossimo, in modo di avere la certezza che una volta portata in aula si chiuda in tempi certi perché la cosa peggiore in un momento come questo è partire con una riforma e rimanere poi in mezzo al guado". Quindici giorni dopo, però, la bollinatura non è ancora arrivata. Se un atto è "bollinato", significa che la Rgs ha verificato la sostenibilità finanziaria e la coerenza con l'articolo 81 della Costituzione, che impone che ogni nuova spesa sia coperta. E secondo quanto risulta a Shipmag questa verifica ha prodotto una serie di rilievi che hanno impedito, almeno finora, il via libera. "Ad appena 24 ore dal clamoroso no al Ponte da parte della Corte dei Conti - ha dichiarato il deputato del M5S, Roberto Traversi, già sottosegretario al Mit con il secondo Governo Conte - ecco quello della Ragioneria dello Stato sulla riforma dei porti voluta da Matteo Salvini, che ha completamente esautorato il Ministero del Mare guidato da Nello Musumeci intestandosi una riforma mal impostata e priva della necessaria copertura finanziaria. Persino la costituzione della società Porti d'Italia spa, fulcro del testo, si basa su stime irrealistiche e su presupposti inconsistenti". Secca la reazione di Rixi. "Le parole dell'ex sottosegretario Traversi contro la riforma portuale- ha detto - confermano come, ancora una volta, si preferisca la polemica al merito. Traversi, che al ministero delle Infrastrutture non ha lasciato certo un ricordo significativo per risultati o iniziative concrete, né per la Liguria né per il resto del Paese, oggi improvvisamente si scopre esperto di riforme portuali. Le ricostruzioni del M5S sull'iter della riforma risultano, per usare un termine gentile, più frutto di libera interpretazione che di un'analisi aderente ai fatti. Si tratta di letture inesatte e parziali, che non riflettono le reali dinamiche del confronto tra le parti. A differenza di quanto affermato, il confronto con gli organismi di controllo e le amministrazioni competenti è in corso e rappresenta parte integrante del normale iter di ogni provvedimento complesso. Il lavoro continua con trasparenza e con la convinzione che i fatti, presto, parleranno da soli" Insomma, pare di capire,



Dopo oltre 15 giorni dall'annuncio dell'invio del provvedimento alla Rgs, però, la bollinatura non è arrivata e il via libera non c'è. Traversi (M5S) insiste sullo stop: "Stime irrealistiche e presupposti inconsistenti" Genova - La notizia pubblicata da Shipmag sullo stop della Ragioneria Generale dello Stato alla riforma dei porti redatta dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha suscitato, come era prevedibile reazioni polemiche. Ma anche la presa di posizione del viceministro al Mit, Edoardo Rixi, che nega si sia trattato di una bocciatura. Lo stesso Rixi aveva annunciato il 15 ottobre scorso a Genova che "la riforma portuale è alla Ragioneria dello Stato in via di bollinatura". Rixi aveva aggiunto: "Dopodiché, visto che siamo nella seconda parte della legislatura, la cosa che stiamo aspettando è il via libera per poterla inserire nel Pnrr l'anno prossimo, in modo di avere la certezza che una volta portata in aula si chiuda in tempi certi perché la cosa peggiore in un momento come questo è partire con una riforma e rimanere poi in mezzo al guado". Quindici giorni dopo, però, la bollinatura non è ancora arrivata. Se un atto è "bollinato", significa che la Rgs ha verificato la sostenibilità finanziaria e la coerenza con l'articolo 81 della Costituzione, che impone che ogni nuova spesa sia coperta. E secondo quanto risulta a Shipmag questa verifica ha prodotto una serie di rilievi che hanno impedito, almeno finora, il via libera. "Ad appena 24 ore dal clamoroso no al Ponte da parte della Corte dei Conti - ha dichiarato il deputato del M5S, Roberto Traversi, già sottosegretario al Mit con il secondo Governo Conte - ecco quello della Ragioneria dello Stato sulla riforma dei porti voluta da Matteo Salvini, che ha completamente esautorato il Ministero del Mare guidato da Nello Musumeci intestandosi una riforma mal impostata e priva della necessaria copertura finanziaria. Persino la costituzione della società Porti d'Italia spa, fulcro del testo, si basa su stime irrealistiche e su presupposti inconsistenti". Secca la reazione di Rixi.

Ship Mag

Focus

i rilievi critici (di cui ha riferito Shipmag) da parte della Ragioneria, che è un organo del ministero dell'Economia e delle Finanze ed è guidata da Daria Perrotta, sono confermati, ma secondo il viceministro si tratta di "un confronto con gli organismi di controllo" e non di una bocciatura. Staremo a vedere cosa succederà: se la bollinatura arriverà in tempi ragionevoli, gliene daremo atto. Nella foto: Matteo Salvini (a sinistra) con Edoardo Rixi.

Shipping Italy

Focus

Il traghetto Antares prossima all'uscita dalla flotta Gnv

Il traghetto Antares sembra essere il prossimo mezzo destinato a lasciare la flotta di Gnv. Dalla compagnia di navigazione genovese nessun commento ma fonti di settore segnalano che la nave ro-pax ha appena cambiato bandiera passando ora al vessillo portoghese e al registro di Madeira, preludio a una probabile prossima dismissione del traghetto acquistato dal Gruppo Msc nel 2021 rilevandolo da P&O Ferries Costruito nel 1987 dal cantiere giapponese Nkk a Tsurumi, il traghetto era stato inizialmente impiegato da Gnv nei collegamenti commerciali con la Sicilia mentre ultimamente serviva la linea fra Sud Italia (**Bari**) e Albania. Attualmente si trova infatti alla fonda di fronte al porto di Durazzo. La nave ha una capacità commerciale di 2.100 metri lineari, 350 cabine e possibilità di ospitare a bordo oltre 1.000 passeggeri. Considerata la sua età (38 anni di servizio) è possibile che Gnv Antares sia destinata alla demolizione (com'è avvenuto per l'unità gemella GNV Aries un anno fa) ma non è nemmeno escluso che possa continuare a operare per altre shipping line. Il piano di rinnovamento della flotta Gnv prosegue in parallelo con l'arrivo dal cantiere cinese Gsi delle nuove navi ro-pax ordinate negli anni passati: la recentissima consegna di GNV Virgo si somma all'ingresso in servizio già avvenuto di GNV Polaris e GNV Orion.



Shipping Italy

Focus

Al via a Malta il primo dei due maggiori refit su navi di Msc Crociere dell'ultimo decennio

Msc Crociere ha annunciato che sono iniziati i lavori di ammodernamento della nave Msc Magnifica, "segnando di fatto l'avvio di un ampio programma di potenziamento che sottolinea il costante impegno della compagnia nel migliorare l'esperienza degli ospiti a bordo delle navi della propria flotta". In servizio dal 2010, questa nave è la prima delle due di 'classe Musica' a entrare in bacino di carenaggio presso il cantiere Palumbo Malta Shipyard a Malta per interventi di refitting. La nave verrà dotata di Msc Yacht Club con 63 nuove suite, due nuovi ristoranti tematici (Butcher's Cut e Kaito Sushi Bar), oltre a una Msc Aurea Spa e a un centro fitness Technogym potenziati e altre novità. Il completamento dei lavori è previsto per dicembre, con l'esperienza esclusiva dell'Msc Yacht Club disponibile dall'estate 2026, quando Msc Magnifica navigherà in Nord Europa. L'amministratore delegato di Msc Crociere, Gianni Onorato, ha dichiarato: "Questi interventi confermano il nostro impegno costante nell'offrire agli ospiti la migliore esperienza possibile e strutture d'eccellenza in tutta la flotta. Con l'introduzione dell'Msc Yacht Club su queste navi intendiamo offrire agli ospiti più esclusività e più scelta che mai. L' Msc Yacht Club rappresenta il nostro servizio di punta, rinomato per il servizio eccezionale, gli ambienti eleganti e i comfort esclusivi, e siamo orgogliosi di portare questa esperienza su Msc Magnifica e Poesia, in tempo per la nostra prima stagione in Alaska e il Giro del Mondo Msc 2027". Anche Msc Poesia, nave gemella di Msc Magnifica, entrerà a sua volta in bacino di carenaggio presso lo stesso cantiere nel febbraio 2026 per un intervento di refitting che prevede l'introduzione dell'Msc Yacht Club, con 69 suite, e dell'All-Stars Sports Bar, oltre ai medesimi ristoranti tematici e agli interventi di miglioramento delle aree fitness e della Msc Aurea Spa già previsti per Msc Magnifica. La nave rientrerà in flotta in tempo per il debutto in Alaska, previsto per maggio 2026. Si tratta dei più ampi progetti di aggiornamento e refitting realizzati dalla compagnia nell'ultimo decennio, interamente progettati e gestiti internamente dal Dipartimento Tecnico di Msc Crociere. Msc Magnifica salperà da Warnemünde, Germania, il 16 maggio 2026 verso il Nord Europa, toccando Danimarca, Paesi Baltici, Scandinavia e Finlandia, per poi offrire, nella seconda parte dell'anno, crociere nel Mediterraneo da 3 a 8 notti verso porti tra cui Barcellona, **Civitavecchia** (Roma) e Marsiglia. Successivamente, la nave partirà per il Giro del Mondo del 2027, dove il MSC Yacht Club farà il suo debutto in questo viaggio di 121 notti, visitando 45 spettacolari destinazioni in 25 Paesi. Msc Poesia offrirà crociere di 7 notti da Seattle da maggio a settembre 2026, per poi proporre, nella stagione invernale 2026/2027, itinerari di andata e ritorno da Miami verso i Caraibi, con scali in Giamaica, Colombia, Costa Rica, Aruba, Curaçao e Belize.



Shipping Italy
Al via a Malta il primo dei due maggiori refit su navi di Msc Crociere dell'ultimo decennio
10/31/2025 12:44 Nicola Capuzzo
Cantiere Prima Msc Magnifica e nei mesi prossimi Msc Poesia si rifaranno il look aggiungendo l'Msc Yacht Club oltre a vari altri interventi di ammodernamento degli interni di REDAZIONE SHIPPING ITALY Msc Crociere ha annunciato che sono iniziati i lavori di ammodernamento della nave Msc Magnifica, "segnando di fatto l'avvio di un ampio programma di potenziamento che sottolinea il costante impegno della compagnia nel migliorare l'esperienza degli ospiti a bordo delle navi della propria flotta". In servizio dal 2010, questa nave è la prima delle due di 'classe Musica' a entrare in bacino di carenaggio presso il cantiere Palumbo Malta Shipyard a Malta per interventi di refitting. La nave verrà dotata di Msc Yacht Club con 63 nuove suite, due nuovi ristoranti tematici (Butcher's Cut e Kaito Sushi Bar), oltre a una Msc Aurea Spa e a un centro fitness Technogym potenziati e altre novità. Il completamento dei lavori è previsto per dicembre, con l'esperienza esclusiva dell'Msc Yacht Club disponibile dall'estate 2026, quando Msc Magnifica navigherà in Nord Europa. L'amministratore delegato di Msc Crociere, Gianni Onorato, ha dichiarato: "Questi interventi confermano il nostro impegno costante nell'offrire agli ospiti la migliore esperienza possibile e strutture d'eccellenza in tutta la flotta. Con l'introduzione dell'Msc Yacht Club su queste navi intendiamo offrire agli ospiti più esclusività e più scelta che mai. L' Msc Yacht Club rappresenta il nostro servizio di punta, rinomato per il servizio eccezionale, gli ambienti eleganti e i comfort esclusivi, e siamo orgogliosi di portare questa esperienza su Msc Magnifica e Poesia, in tempo per la nostra prima stagione in Alaska e il Giro del Mondo Msc 2027". Anche Msc Poesia, nave gemella di Msc Magnifica, entrerà a sua volta in bacino di carenaggio presso lo stesso cantiere nel febbraio 2026 per un intervento di refitting che prevede l'introduzione dell'Msc Yacht Club, con 69 suite, e dell'All-Stars Sports Bar, oltre ai medesimi ristoranti tematici e agli interventi di

Shipping Italy

Focus

Gnv affida la direzione strategica in Marocco a Carole Montarsolo

Grandi Navi Veloci ha annunciato la nomina di Carole Montarsolo alla carica di direttore generale di Gnv Marocco. La decisione, come spiega una nota, è volta a rafforzare la supervisione strategica della compagnia nel Paese, considerato un mercato di primaria importanza per l'operatore di traghetti. La dottoressa Montarsolo, 37 anni, porta con sé un solido percorso di formazione: ha conseguito la laurea magistrale in General Management presso l'Università degli Studi di **Genova** nel 2012 e ha successivamente integrato le sue competenze con un Master in Digital Marketing completato nel 2021 alla London Business School, a riprova della sua attenzione verso l'innovazione strategica. Dopo un'esperienza iniziale nel settore delle telecomunicazioni, Montarsolo è entrata in Gnv nel dicembre 2014. Nel corso di oltre dieci anni nello shipping, ha ricoperto ruoli progressivamente più complessi nelle aree chiave di Sales & Marketing, Business Development e nella gestione del Conto Economico (P&L). Si è distinta per l'abilità nel condurre progetti articolati e stabilire collaborazioni strategiche con attori sia pubblici che privati. "La sua profonda e diretta esperienza nel mercato marocchino è il risultato di un decennio di presenza e relazioni sul campo", prosegue la nota, aggiungendo che la manager ha gestito attivamente l'espansione delle operazioni commerciali di Gnv nel Paese, contribuendo in modo cruciale al radicamento delle attività, portando all'apertura degli uffici di Tangeri e Nador nel 2023. Le operazioni di Gnv in Marocco continueranno a essere sviluppate in stretta sinergia con Mohammed Kabbaj, storico partner locale, la cui collaborazione è stata fondamentale per il successo e la penetrazione del brand sul territorio. Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv, ha espresso il proprio supporto per la scelta strategica: "La promozione di Carole costituisce un passo cruciale per il potenziamento della nostra operatività nel mercato marocchino. Abbiamo riscontrato in questi anni la sua grande determinazione e competenza, elementi decisivi per lo sviluppo delle nostre attività nell'area." ed ha concluso affermando la certezza che, grazie alla sua leadership, Gnv Marocco "sarà in grado di affrontare efficacemente le nuove sfide del mercato, garantendo la prosecuzione del percorso di crescita e consolidamento della compagnia in Nord Africa."



Economia La compagnia punta a garantire una leadership focalizzata ed esperta per la prossima fase di sviluppo nel Nord Africa di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Grandi Navi Veloci ha annunciato la nomina di Carole Montarsolo alla carica di direttore generale di Gnv Marocco. La decisione, come spiega una nota, è volta a rafforzare la supervisione strategica della compagnia nel Paese, considerato un mercato di primaria importanza per l'operatore di traghetti. La dottoressa Montarsolo, 37 anni, porta con sé un solido percorso di formazione: ha conseguito la laurea magistrale in General Management presso l'Università degli Studi di Genova nel 2012 e ha successivamente integrato le sue competenze con un Master in Digital Marketing completato nel 2021 alla London Business School, a riprova della sua attenzione verso l'innovazione strategica. Dopo un'esperienza iniziale nel settore delle telecomunicazioni, Montarsolo è entrata in Gnv nel dicembre 2014. Nel corso di oltre dieci anni nello shipping, ha ricoperto ruoli progressivamente più complessi nelle aree chiave di Sales & Marketing, Business Development e nella gestione del Conto Economico (P&L). Si è distinta per l'abilità nel condurre progetti articolati e stabilire collaborazioni strategiche con attori sia pubblici che privati. "La sua profonda e diretta esperienza nel mercato marocchino è il risultato di un decennio di presenza e relazioni sul campo", prosegue la nota, aggiungendo che la manager ha gestito attivamente l'espansione delle operazioni commerciali di Gnv nel Paese, contribuendo in modo cruciale al radicamento delle attività, portando all'apertura degli uffici di Tangeri e Nador nel 2023. Le operazioni di Gnv in Marocco continueranno a essere sviluppate in stretta sinergia con Mohammed Kabbaj, storico partner locale, la cui collaborazione è stata fondamentale per il successo e la penetrazione del brand sul territorio. Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv, ha espresso il proprio supporto per la scelta strategica: "La promozione di Carole costituisce un passo cruciale per il potenziamento della

Shipping Italy

Focus

Incostituionale la norma che impediva ai sindacati non firmatari dei Ccnl di comporre le Rsa

Una sentenza della Corte Costituzionale potrebbe mutare sostanzialmente il sistema delle rappresentanze sindacali aziendali. Lo sostiene l'Orsa, evidenziando come "la sentenza n. 156 del 2025, la Corte Costituzionale ha dichiarato incostituzionale il primo comma dell'articolo 19 dello Statuto dei Lavoratori, nella parte in cui limitava la costituzione delle Rsa (Rappresentanze Sindacali Aziendali) ai soli sindacati firmatari del contratto collettivo aziendale". Nel dettaglio i giudici hanno dichiarato l'incostituzionalità del richiamato articolo "nella parte in cui non prevede che le rappresentanze sindacali aziendali possono essere costituite ad iniziativa dei lavoratori in ogni unità produttiva anche nell'ambito delle associazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale". E hanno auspicato da parte del "legislatore un'organica riscrittura della disposizione censurata, affinché essa, dopo essere stata profondamente incisa dall'esito referendario, e successivamente emendata da questa Corte, venga a delineare un assetto normativo capace di valorizzare l'effettiva rappresentatività in azienda quale criterio di accesso alla tutela promozionale delle organizzazioni dei lavoratori". Secondo il sindacato "da oggi nessuna azienda potrà più nascondersi dietro la scusa del 'non firmatario del Ccnl' per negare ai lavoratori il diritto di scegliere da chi farsi rappresentare. È una vittoria di giustizia, libertà e democrazia. La sentenza ha un impatto potenzialmente dirompente su scala nazionale: tutti i sindacati comparativamente più rappresentativi a livello nazionale, anche se non firmatari del contratto collettivo, potranno costituire Rsa e sedere ai tavoli di trattativa. Un principio che rafforza la posizione di Orsa. in aziende come Arst, Amt **Genova**, e nel settore marittimo, dove la sigla è già fortemente radicata tra i lavoratori". In attesa di un intervento del legislatore sulla disciplina della rappresentanza, a questo punto ancora più urgente, le previsioni di Orsa sulla dirompenza della sentenza sono in effetti facilmente argomentabili. Gli accordi industriali, siano rinnovi di Ccnl, siano accordi di secondo livello, sono oggetto di votazioni fra i lavoratori indirizzate da campagne giocoforza facenti capo alle Rsa e oggi sempre più caratterizzate da forti tassi di astensione. Chiaro che il cambio di composizione delle Rappresentanze potrà impattare fortemente sui relativi risultati, soprattutto in settori come quello portuale (basti pensare a quanto accaduto con l'ultimo rinnovo del Ccnl) e quello marittimo dove più sigle autonome non firmatarie hanno forti sacche di rappresentati.



Economia L'Orsa, autrice del ricorso, parla di sentenza storica per le sigle autonome più rappresentative, in particolare in alcuni settori come quello marittimo di REDAZIONE SHIPPING ITALY Una sentenza della Corte Costituzionale potrebbe mutare sostanzialmente il sistema delle rappresentanze sindacali aziendali. Lo sostiene l'Orsa, evidenziando come "la sentenza n. 156 del 2025, la Corte Costituzionale ha dichiarato incostituzionale il primo comma dell'articolo 19 dello Statuto dei Lavoratori, nella parte in cui limitava la costituzione delle Rsa (Rappresentanze Sindacali Aziendali) ai soli sindacati firmatari del contratto collettivo aziendale". Nel dettaglio i giudici hanno dichiarato l'incostituzionalità del richiamato articolo "nella parte in cui non prevede che le rappresentanze sindacali aziendali possono essere costituite ad iniziativa dei lavoratori in ogni unità produttiva anche nell'ambito delle associazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale". E hanno auspicato da parte del "legislatore un'organica riscrittura della disposizione censurata, affinché essa, dopo essere stata profondamente incisa dall'esito referendario, e successivamente emendata da questa Corte, venga a delineare un assetto normativo capace di valorizzare l'effettiva rappresentatività in azienda quale criterio di accesso alla tutela promozionale delle organizzazioni dei lavoratori". Secondo il sindacato "da oggi nessuna azienda potrà più nascondersi dietro la scusa del 'non firmatario del Ccnl' per negare ai lavoratori il diritto di scegliere da chi farsi rappresentare. È una vittoria di giustizia, libertà e democrazia. La sentenza ha un impatto potenzialmente dirompente su scala nazionale: tutti i sindacati comparativamente più rappresentativi a livello nazionale, anche se non firmatari del contratto collettivo, potranno costituire Rsa e sedere ai tavoli di trattativa. Un principio che rafforza la posizione di Orsa. in aziende come Arst, Amt Genova, e nel settore marittimo, dove la sigla è già fortemente radicata tra i lavoratori".