



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 26 novembre 2025



Prime Pagine

26/11/2025	Corriere della Sera	8
26/11/2025	Il Fatto Quotidiano	9
26/11/2025	Il Foglio	10
26/11/2025	Il Giornale	11
26/11/2025	Il Giorno	12
26/11/2025	Il Manifesto	13
26/11/2025	Il Mattino	14
26/11/2025	Il Messaggero	15
26/11/2025	Il Resto del Carlino	16
26/11/2025	Il Secolo XIX	17
26/11/2025	Il Sole 24 Ore	18
26/11/2025	Il Tempo	19
26/11/2025	Italia Oggi	20
26/11/2025	La Nazione	21
26/11/2025	La Repubblica	22
26/11/2025	La Stampa	23
26/11/2025	MF	24

Primo Piano

25/11/2025	larepubblica.it	25

25/11/2025	Msn	27
Riforma portuale, l'appello del lavoro: "Modello Genova sia il riferimento"		

Trieste

25/11/2025	Agenparl	29
Esteri. Loperfido (FDI): presentata nascita Gruppo parlamentare Imec, corridoio di relazioni e cooperazione		
25/11/2025	Agenparl	30
IMEC, Dreosto (Lega): Bene intergruppo parlamentare. Ora affare assegnato anche al Senato		
25/11/2025	Agenzia Giornalistica Opinione	31
FDI - FRATELLI D'ITALIA * CAMERA: «ESTERI. LOPERFIDO (FDI): PRESENTATA NASCITA GRUPPO PARLAMENTARE IMEC, CORRIDOIO DI RELAZIONI E COOPERAZIONE»		
25/11/2025	Trieste Prima	32
Corridoio Imec, intergruppo parlamentare strategico per porto franco Trieste		

Venezia

25/11/2025	La Gazzetta Marittima	33
Sedimenti di escavo, la commissione Via dice sì all'area a sud dell'Isole delle Tresse		

Savona, Vado

25/11/2025	Savona News	35
Il Direttore Marittimo della Liguria in visita agli uffici del Compartimento Marittimo di Savona		

Genova, Voltri

25/11/2025	PrimoCanale.it	36
Terzo valico, il commissario Mauceri su Primocanale risponde a Costa		

La Spezia

25/11/2025	Citta della Spezia	37
Commissione trasporti della Camera alla Spezia: "Pontremolese, prima il progetto e poi i fondi. Non separiamo il binomio La Spezia-Carrara"		

Ravenna

25/11/2025	La Gazzetta Marittima	38
Porto di Ravenna, al via la costruzione del nuovo impianto fotovoltaico		

25/11/2025	Ravenna Today	40
Lavori in autostrada, sulla linea ferroviaria e bypass cul Canale Candiano: Legacoop ne parla con la Camera di commercio		
25/11/2025	RavennaNotizie.it	41
Incontro con Sandro Malossini alla Pallavicini 22 Art Gallery: Mosaico, Gallerie, Mercato		
25/11/2025	RavennaNotizie.it	42
Il nodo infrastrutture al centro dell'attenzione: Lucchi e Bagnari (Legacoop Romagna) ne parlano con Guberti (CCIAA)		
25/11/2025	ravennawebtv.it	43
Il presidente della CCIAA ha incontrato Legacoop Romagna sulle infrastrutture		

Livorno

25/11/2025	Il Nautilus	44
Infrastrutture, sostenibilità e resilienza, l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale sceglie la via del confronto costante		
25/11/2025	Informare	46
L'AdSP del Tirreno Settentrionale si è confrontata con il cluster portuale sul nuovo bilancio di sostenibilità		
25/11/2025	Informatore Navale	47
ADSP "Campagna di sensibilizzazione contro la violenza sulle donne" In porto nessuna voce resta sola		
25/11/2025	La Gazzetta Marittima	48
Biennale del Mare, ecco la squadra che la organizzerà in futuro		
25/11/2025	La Gazzetta Marittima	50
Le grandi gru di Bettarini rimuovono il ponte mobile fra la Capitaneria e la Fortezza		
25/11/2025	Messaggero Marittimo	51
L'AdSp labronica apre al confronto permanente con il cluster		
25/11/2025	Messaggero Marittimo	53
Maria Gloria Giani: "Portualità, governance, generazioni"		
25/11/2025	Port News	55
Livorno, l'AdSP sceglie la via del confronto costante		
25/11/2025	Rai News	57
Cocaina dal Sudamerica alla Lombardia attraverso il porto di Livorno: 28 arresti		

Piombino, Isola d' Elba

25/11/2025	La Gazzetta Marittima	58
Liberty Magona chiede all'Authority il rinnovo della concessione fino al 2030		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

25/11/2025	CivOnline	59
Sequestrati 500 kg di cocaina al porto di Civitavecchia		
25/11/2025	Sea Reporter	60
LavorMare: Nasce il primo evento nazionale sulle professioni del mare		

Napoli

25/11/2025	Shipping Italy	61
<u>Noleggiato da Gnv il traghetto Golden Carrier per la linea Palermo-Napoli</u>		

Salerno

25/11/2025	Salerno Today	62
<u>Estate 2026: collegamenti marittimi del Metrò del mare a partire dal 13 giugno</u>		

Brindisi

25/11/2025	Brindisi Report	63
<u>Autorità portuale e caserma carabinieri si tingono di arancione contro la violenza di genere</u>		

Taranto

25/11/2025	Ansa.it	64
<u>Porto Taranto, esercitazione su incendi, inquinamento e security</u>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

25/11/2025	Messina Oggi	65
<u>Vertenza Terminal Milazzo, diffidata la Liberty Lines</u>		
25/11/2025	Stretto Web	66
<u>Autorità di sistema portuale dello Stretto, Salvatore Ciccone nominato nel comitato di gestione</u>		
25/11/2025	Stretto Web	67
<u>Nuovo terminal Reggio Calabria-Tremestieri: perchè Pentimele sostituirà Villa, i vantaggi e le fake news</u>		

Catania

25/11/2025	Affari Italiani	69
<u>Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia</u>		
25/11/2025	Agipress	72
<u>Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia</u>		
25/11/2025	Italpress.it	75
<u>Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia</u>		

25/11/2025	LiveSicilia	78
25/11/2025	Messina Oggi	81
25/11/2025	Quotidiano di Gela	84
25/11/2025	Sicilia 20 News	86
25/11/2025	Sicilia Internazionale	89
25/11/2025	Sicilia Report	92
25/11/2025	Teleborsa	95

Focus

25/11/2025	Agenparl	98
25/11/2025	Ansa.it	99
25/11/2025	Il Nautilus	100
25/11/2025	Informare	102
25/11/2025	Informare	107
25/11/2025	Informare	108
25/11/2025	Informatore Navale	109
25/11/2025	Informazioni Marittime	110
25/11/2025	Informazioni Marittime	111
25/11/2025	La Gazzetta Marittima	113
25/11/2025	Messaggero Marittimo	114
25/11/2025	Messaggero Marittimo	115
25/11/2025	Sea Reporter	117

25/11/2025	Shipping Italy	118
Finanziato da Crédit Agricole l'acquisto della nave Grande Tianjin di Grimaldi		
25/11/2025	Shipping Italy	119
Panfalone (Riccardo Sanges) fa rotta sull'Elite delle industrie italiane		
25/11/2025	Shipping Italy	120
Ancora una gru Ertg e una nuova area retroportuale per lo sviluppo di Sct		
25/11/2025	Shipping Italy	121
I dati del progetto "La mia esperienza a bordo" dell'Accademia Marina Mercantile		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 39/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Pandoro gate, il processo
Ferragni e la truffa:
il pm chiede 20 mesi
di **Giuseppe Guastella**
a pagina 27



Il teatro a Vicenza
Torna l'Olimpichetto
del genio di Palladio
di **Gian Antonio Stella**
a pagina 32



Regionali, i promossi e i bocciati. Un caso la legge elettorale: il centrodestra apre alle modifiche, contrario il centrosinistra

Scintille tra i partiti dopo il voto

Frenata sul consenso libero contro le violenze: protestano le opposizioni. Schlein sente Meloni

CAZZULLO STASERA SU LA7

Vanoni, l'ultima intervista:
«Ecco perché lasciai Paoli»

IL RIFIUTO DELLE URNE

di **Sabino Cassese**

La fuga dalle urne, il non voto, una volta fenomeno marginale, è divenuto strutturale. Per circa trenta anni della storia repubblicana ha votato il 93 per cento degli aventi diritto al voto. Poi, per un quindicennio, l'87, più tardi il 73; alle elezioni politiche del 2022 quasi il 64; ora, nelle elezioni Regionali dei giorni scorsi, una minoranza, tra il 42 e il 45 per cento. Questo vuol dire che 5-7 milioni di circa di elettori sono rimasti a casa, senza adempiere quello che la Costituzione definisce dovere civico. Si apre così un fossato tra società e politica, molto preoccupante perché democrazia indica una società che si autogoverna, attraverso il suffragio universale, una conquista che è costata tanto tempo e tanta energia. Il continuo calo, che dura da circa un quarantennio, costituisce un fenomeno grave per lo stato di salute della democrazia. Tocqueville, nella prima metà dell'800, temeva che essa conducesse alla tirannide della maggioranza; dobbiamo ora temere che finisca nella tirannide di una minoranza?

Destra e sinistra hanno poco da festeggiare perché un analogo rifiuto delle urne si registra nelle regioni in cui l'una parte è prevalente e in quelle in cui è prevalente l'altra parte.

continua a pagina 36

Femminicidi Al «Corriere» il ricordo delle vittime



Donne, monito di Mattarella:
«Educare al rispetto»

Iossa, Nesi e Querzé
alle pagine 20 e 21



L'ANALISI

Un'Authority per fare di più

di **Giulio Fasano**

Un'Authority autonoma, lontana dai condizionamenti politici, per gestire tutto ciò che riguarda la violenza di genere: la fattibilità dei provvedimenti legislativi, la gestione delle risorse, i controlli sulla reattività della magistratura (d'intesa con il Csm). Esperti, e soprattutto esperti, per verificare se e come stanno funzionando le politiche anti-violenza in Italia.

continua a pagina 36

GIANNELLI



Il reato di femminicidio è legge, ma in Senato, proprio nella giornata di celebrazioni contro la violenza sulle donne, salta l'approvazione del ddl sugli stupri che contiene la norma sul consenso delle donne. Sarà rivisto in Commissione, e la frenata del governo fa insorgere le opposizioni. La legge, su cui si erano spese Meloni e Schlein, era passata alla Camera all'unanimità. Ed è alla premier che si è rivolta la leader pd: rispetti i patti. Regionali, promossi e bocciati.

da pagina 2 a pagina 11 e alle pagine 18 e 19

L'INTERVISTA 1 / TAJANI

«Noi in crescita, altri meno. Sì a sistemi proporzionali»

di **Paola Di Caro**

a pagina 6

L'INTERVISTA 2 / ZALA

«Le 200 mila preferenze? Dicono dove va la Lega»

di **Cesare Zapperi**

a pagina 11

Guerra Lavrov frena su un accordo. Nuovi raid sull'Ucraina Kiev: «Avanti sui 19 punti» L'invio di Trump a Mosca

di **Francesco Battistini**
Mara Gergolet
e **Marco Imarisio**

«**P**enso che siamo molto vicini a un accordo. Vedremo, stiamo facendo progressi»: il presidente Trump ostenta ottimismo sulla fine del conflitto in Ucraina. Kiev pronta al sì sull'ultima bozza uscita a Ginevra riguardo i territori e le garanzie di sicurezza. Zelensky chiede di incontrare il presidente americano. L'Ucraina dice sì al tetto alle proprie forze armate, che sarà di 800 mila unità. Ma la Russia frena. E continuano i raid sul territorio ucraino.

da pagina 12 a pagina 17

Canettieri, Montefiori
Valentino

GIORGETTE: SIAMO SULLA BUONA STRADA

L'Europa promuove l'Italia Via libera alla Manovra

di **Francesca Basso**

Da Bruxelles voto positivo ai conti dell'Italia. «Bene gli sforzi di Roma sul deficit».

a pagina 39

IN TURCHIA E LIBANO

Il primo viaggio di Leone è nel crocevia delle fedi

di **Andrea Riccardi**

Papa Leone farà il suo primo viaggio internazionale in Turchia e Libano.

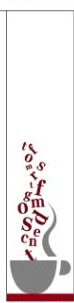
continua a pagina 36

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Imaginatari incontrano il favore popolare finché perseguono chi sta in alto: i potenti, i mafiosi, i politici (dello schieramento opposto al nostro), ma appena scendono a valle e si infilano nel bosco, finiscono per perdersi. Cecilia Angrisano, la magistrata dell'Aquila insultata sul web perché ha disposto l'allontanamento di tre bambini dal casolare in cui vivevano con i genitori, ha sfidato due miti seducenti e inscalfibili. Il primo è il richiamo della foresta, la suggestione di uno stile di vita più semplice. Chi non ha mai pensato: «Basta, mollo baracca e burattini, e mi rifugio nella natura»? Tutti, forse persino la dottoressa Angrisano. Poi non lo si fa per tante ragioni, ma si resta affascinati dagli estremamente coerenti, o dai coerentemente estremisti, che rea-

Una toga nel bosco



lizzano quello che noi lasciamo galleggiare nella vasca dei buoni propositi. Il secondo mito è ancora più duro a morire. L'articolo zero della Costituzione, mai scritto ma assai praticato, recita: «L'Italia è una repubblica di individualisti fondata sulla famiglia». Che viene prima di tutto. Soprattutto, viene prima dello Stato, cioè della comunità allargata e delle leggi, che spesso la famiglia considera intrusive, limitanti e meno importanti della libertà personale. Così i miti «famiglia» e «natura» finiscono per saldarsi contro i miti più recenti, «cittadini» e «civiltà». Un consiglio non richiesto ai magistrati: se vogliono vincere il referendum che li riguarda, si tengano lontani dai boschi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO

FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

può iniziare ad agire dopo

15 MINUTI

51126
Pirella Göttsche Lowè
02 771120 4430003





Truffa sui Pandoro, il pm di Milano chiede 20 mesi per Chiara Ferragni: "Niente attenuanti generiche, ha ingannato 30 milioni di follower che si fidavano di lei"



Mercoledì 26 novembre 2025 - Anno 17 - n° 326
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 2,00 - Arretrati: € 3,00 - € 16,50 con il libro "Veranno a chiederli di Fabrizio De André"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009



PARLA LA GIP MACCORA

Ddl Stupri, salta l'intesa: la destra sconfessa Meloni



○ MILELLA A PAG. 8

L'IDEA DELLA PREMIER

Baratto Fdl-Lega: l'addio ai collegi per la Lombardia

○ A PAG. 7

ZAFARANA VS MELILLO

Su Striano volano gli stracci fra Gdf e capo Antimafia

○ BISBIGLIA E PACELLI A PAG. 14

PISTA NERA A PALERMO

Giallo Mattarella: la targa dei Nar rubata e la rapina

○ CAIA, LILLO E PIPITONE A PAG. 15

BLACK FRIDAY MELONI

Palazzo Chigi paga 135mila € per fare acquisti su Amazon

» Giacomo Salvini

Macchine fotografiche, apparecchi audio-video per conferenze stampa e riunioni, libri e brochure, articoli di cancelleria ma anche fermetti, elettrodomestici e arredi per gli uffici. Se non è un'adesione al black friday (il giorno dei saldi), poco ci manca. A un mese dal Natale, Palazzo Chigi ha deciso di abbonarsi ad Amazon Business, il servizio che l'azienda di Jeff Bezos fornisce alle imprese. A PAG. 12



Mannelli

PATOLOGIE DEGENERATIVE INFIAMMAZIONE ISTITUZIONALE
si contagia dalle logne



DOPO-REGIONALI I flussi elettorali: centrosinistra unito in corsa

Schlein: "Corro alle primarie" Conte: "Ora il programma 5S"

■ Visti i risultati in Veneto, Campania e Puglia, per l'Istituto Cattaneo il governo potrebbe essere di nuovo contendibile dall'opposizione

○ DE CAROLIS, GIARELLI, MARRA, PROIETTI E RODANO DA PAG. 4 A 7



UCRAINA DONALD: "PASSI AVANTI". MA SU 19 PUNTI, NON SUGLI ALTRI 9

Kiev si arrende a Trump (ma non sulle cose serie)



MOSCA: SÌ AI 28 PUNTI
ZELENSKY SI INVITA ALLA CASA BIANCA, CHE PERÒ LO RIMBALZA E MANDA 2 INVIATI IN UCRAINA E IN RUSSIA (PRONTA ALLA GUERRA FINO A NATALE)

○ DRAGONI E PROVENZANI A PAG. 2 - 3

RISSA IN MAGGIORANZA AL COPASIR
Armi all'Ucraina nel 2026: la Lega contro Crosetto, che frena sul 12° pacchetto (è ottimista sulla pace)

○ A PAG. 2 - 3

ZAGREBELSKY MEMOIR

"Russia casa mia: lezioni di identità a noi occidentali"



○ TRUZZI A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Spinelli Il pensiero magico su Kiev a pag. 17
- Boni La Ue rinvia e i russi avanzano a pag. 3
- Fini Leone, la tecnologia e la libertà a pag. 11
- Esposito È meglio un pm "giudice" a pag. 11
- Robecchi Addio Giorgia pigliatutto a pag. 11
- Vitali L'omino di neve con la carota a pag. 20

"ZOOTROPOLIS-2"

Cartoon d'azione (e filosofia) tenta il record nelle sale

○ TAGLIABUÈ A PAG. 18



La cattiveria

Donzelli (Fdl): "Ora cambiamo la legge elettorale". Il sollievo delle lunghe file alla Caritas

LA PALESTRA/LUDOVICO CARTA

I diktat degli sconfitti

» Marco Travaglio

C'è un grosso equivoco nel dibattito pro o contro il piano Trump per chiudere dopo 12 anni (non quasi quattro, come si racconta) la guerra in Ucraina. L'equivoco dei vedovi inconsolabili e piagnucolanti perché la pace è ingiusta, anzi finta, anzi una resa per Kiev, perché Trump è putiniano e Putin non perde nulla e non viene punito, perché i confini sono sacri (salvo per Israele, Siria, Kosovo, ecc.), è sempre lo stesso da due anni. Cioè da quando Kiev fallì la controffensiva del 2023, conquistando meno territori di quelli che perse, al prezzo di 100 mila fra morti e mutilati. Il generale Usa Milley l'aveva già capito tre anni fa, dopo l'unica offensiva ucraina riuscita nell'autunno 2022: "Non riprenderete Donbass e Crimea, approfittate dello stallo per negoziare un compromesso". Fu ignorato da Rimbambiden, Nato e Ue al seguito. Risultato: la mattanza del 2023 e la lenta ma costante avanzata russa/ritirata ucraina su tutto il fronte, fino al doppio crollo strategico di Kupjansk e Pokrovsk che spiana la strada per il Nord-Est (Kharkiv) e il Centro-Sud (Dnipro, Zaporizhzhia e Kherson). È il Paradosso di Kiev, ancor più estremo di quello di Tucidide. Orsini, le altre penne del Fatto e pochi altri analisti lo teorizzano dal primo giorno: più l'Ucraina viene "aiutata" dagli "amici", più territori e uomini perde. Uno normale cambierebbe "aiuti" e "amici". O magari capirebbe che il miglior amico è quello che lo aiuta a salvare l'80% di territori rimasti, non a perderne altri per inseguire quelli che non riavrà.

Trump, anti-ideologico e sprejudicato, è l'unico leader ad aver accettato il principio di realtà, al posto delle fiabe che gli altri continuano a raccontarsi. La realtà è questa: la Russia ha vinto la guerra e l'Occidente l'ha persa. E l'equivoco è questo: la Russia non ha vinto perché Trump tressa con Putin (vinceva già sotto Biden), o perché non inviamo abbastanza armi (vinceva anche quando ne inviamo di più), o perché c'è la guerra ibrida (c'era anche prima, e da entrambi i fronti). Ma perché la Russia è più forte dell'Ucraina, condannata a morte dalla Nato in una guerra per procura a suon di armi e miliardi, ma senza soldati. Di qui deve partire il negoziato per avere qualche chance: dal verdetto del campo, che nessuna arma segreta o tatuaggio può ribaltare. E gli sconfitti non possono dettare le condizioni ai vincitori (semai il contrario): solo fornire ai russi una buona ragione per fermarsi anziché avanzare ancora, con una proposta che non possano rifiutare. Non sarà etico, non sarà estetico, ma è l'unica strada, anche perché l'alternativa è molto peggiore. La scelta, per Zelenskyy e i suoi reggicoda europei, non è "fra la dignità e l'alleato americano". Ma fra una sconfitta oggi e una disfatta domani.



ANN0 XXX NUMERO 279 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MERCOLEDÌ 26 NOVEMBRE 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 45

Come i cacicchi hanno salvato il Pd dai flop dei giovani di Schlein, che dovevano rottamare i cacicchi. Meraviglie democratiche

Per vincere deve farsi portare da quelli che vuole perdere. Ed è così che Ella, euro Elly, vince con i cacicchi ma è clamorosamente sconfitta quando presenta i suoi giovani. Il che non è un ossimoro, è una linea politica.

Intervista al ministro

Foti: "Schlein cambi la legge elettorale insieme a Meloni"

"La pace non può essere la resa dell'Ucraina. Il piano Trump recepisce i punti di Meloni. Salvini? Vota gli aiuti"

"Leali con Mattarella"

Roma. Dice che l'unica pace per l'Ucraina è la "pace giusta e duratura", "che la pace non può essere la resa dell'Ucraina", che nessuno escluderà l'Italia dai negoziati, "nessuno". Aggiunge che l'Europa sarà di supporto al piano di Trump "che ha una piattaforma robusta". Parla al Foglio, Tommaso Foti, il ministro per gli Affari europei. Parrò per le politiche di Cessione, il ministro verticale di Fdi. Salvini, l'Ucraina, le armi? "Lavoriamo alla pace, obiettivo comune. Salvini ha sempre votato e sostenuto l'Ucraina. Il centrodestra non si spacca. E' compatto". La nuova legge elettorale? "Non vogliamo cambiarla perché abbiamo paura di perdere le prossime elezioni ma per offrire la stabilità. Se Schlein vuole davvero governare dovrebbe votare insieme a noi". Il caso Garofani? "Archiviato. Chiuso. Nessuno attacco a Mattarella". Le dimissioni di Garofani? "Ognuno fa le valutazioni che ritiene opportune".

Parla Zaia

"La mia Lega è purosangue. Mi sono commosso per il voto. Il consenso non si può sostituire"

Roma. Questo è Luca Zaia. Il Doge Iomè, la Lega che vale tutto ducentomila preferenze. Caro Zaia, si sta già scrivendo "Zaia ha doppiato Meloni", "Zaia trascina la Lega", "in Veneto ha vinto Zaia". Adesso può rispondere: ha vinto la Lega o ha vinto Zaia? Ha vinto il governatore che non si doveva candidare, che non poteva fare più il terzo mandato? "Ha vinto la Lega, punto e basta. Ho portato in dote il bilione che ha vinto i miei 15 anni e mezzo di governo del Veneto al fianco dei cittadini. Ho portato la mia esperienza e continuerò a portarla". Le ripeto, di chi è il successo? "Vengo dal mondo dei cavalli e la dico così: c'è differenza fra un asino e un purosangue. Abbiamo dimostrato che la Lega è un partito di purosangue. In punta di piedi posso dire che dietro ogni candidato c'è un lavoro di squadra. La Lega vince quando c'è una squadra sana. La Lega è sana".

• NORDIO: "E' GRAVE LA FRASE DEL GIUDICE DOMINARINIA" Antonucci a pagina tre

Andrea's Version

Ma che delizia. Per arrivare, come dicono loro, a una specie di pace, hanno avuto la complicità di presentare a Zelensky un programma di accordo nemmeno di uno solo, addirittura di 28 punti, che in seguito potrebbero diventare 24, quindi forse 19, oppure, grazie alle provvidenze stitiche dell'Europa, un accordo vedi mai di 7 punti. Che analizzando meglio, e spostando solo una piccola consonante, i putin dell'accordo potrebbero perfino ridursi a 2. Il primo tutto per Putin, e questo è pacifico, ma quantomeno il secondo tutto contro Zelensky.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

destino da scrutinio periferico, non è stata eletta in Veneto. Non è entrata in Consiglio regionale. Zero. Non è bastato l'apparire ogni settimana in tv in prima serata su La7, non è bastato che lo staff della Schlein le desse visibilità normalmente riservata ai parlamentari e agli ex ministri. Non sono servite nemmeno le interviste sulle badate bene - "Infamia vitale" del nuovo Pd. In pratica è come dire che ieri il simbolo del rinnovamento è stato rimosso con lo sgrassatore. Invece i cacicchi, quelli veri, trionfano ovunque. Vincenzo De Luca in Campania, Antonio Decaro in Puglia. Quelli che Schlein appena eletta segretaria voleva mangiare e che invece l'hanno invitata a cena, col tovagliolo sulle ginocchia. Così Don Enzo le ha consegnato la Campania, ha preso Roberto Fico - candidato leggero come un foglio protocollo - e l'ha trasfor-

LE REGIONI DEL CUORE

Europeisti, garantisti, pragmatici, anti Nimby, pro concorrenza, pro vaccini, amici del compromesso. Dalle regionali emerge un tema più importante dei flussi: una classe dirigente alternativa al populismo (anche dei propri partiti)

Forza della ragione o forza delle ragioni? Mettete per un attimo da parte il conto dei vinti, dei vincitori, dei flussi, degli equilibri nuovi, di quei vecchi, e provate per un istante, dopo la lunga tornata delle regionali, a fermarvi per qualche secondo e a osservare un dettaglio importante e trasversale che ci viene consegnato dal voto nelle regioni. Il voto che si è concluso domenica scorsa rappresenta l'onda lunga di un lungo percorso partito nel 2020, quando si andò a votare in otto regioni: Veneto, Emilia-Romagna, Campania, Puglia, Toscana, Liguria, Marche, Calabria. Cinque anni dopo il dato rilevante non riguarda solo la conferma, in tutte queste regioni, dei colori politici precedenti. Ma riguarda una novità sostanziale: la pacifica ormai sistematica della classe dirigente delle regioni di rappresentanza di una classe politica lontana anni luce da questa nazione, spesso in balia delle onde populiste e dei venti della demagogia.

Fornateo un istante e pensateci un attimo. In Veneto, ha stravinto il modello di Luca Zaia, ha stravinto il governatore Alberto Stefani e ha stravinto una Lega europeista, pragmatica, non ostile alla globalizzazione, non allarmista sui vaccini, e non ci vuole molto a capire che quel modello di Lega è l'esatto opposto rispetto a quello disegnato negli ultimi anni da Matteo Salvini e Roberto Vannacci, con il loro mondo al contrario. In Puglia, ha stravinto Antonio Decaro, figlio di Michele Emiliano, sì, ma non manettaro, non giustizialista, europeista, riformista, figlio di un Pd cresciuto nella stagione renziana. In Campania, ha vinto Roberto Fico, certo, non esattamente un anti populista, ma ha fatto del compromesso un suo tratto distintivo, e dove il compromesso trionfa raramente il populismo prospera. In Toscana, lo sappiamo, settimane fa ha vinto un altro riformista, come Eugenio Giani, pro imprese, pro concorrenza, pro termovalori-

zazione, anche se con un inciampo sul rigassificatore di Piombino, ma comunque lontano dal modello di Pd a vocazione gruppatoria incarnato da Elly Schlein. In Calabria, per chi giorni prima, ha vinto Roberto Occhiuto, uomo forte di Forza Italia, impegnato non solo nella difesa del garantismo ma impegnato anche in una spettacolare difesa del mercato, anche contro il conservatorismo della stessa destra di cui fa parte, e molti di voi ricorderanno la battaglia vinta poche settimane fa alla Corte costituzionale da Occhiuto contro il governo di centrodestra, che voleva limitare con un decreto firmato da Salvini per ingraziarsi i tassisti la possibilità delle regioni di decidere in autonomia se liberalizzare o no il trasporto pubblico locale. Nelle Marche, stessa storia, ha vinto Francesco Acquaroli, un garantista che, come abbiamo già detto, non ha speculato sulla indagine a carico del suo rivale, Matteo Ricci. In Emilia-Romagna, ancora, un anno fa si è affermato Michele De Pascale, per il centrosinistra, garantista puro, ma anche in prima fila contro l'ambientalismo ideologico, contro i nemici dei termovalorizzatori, contro i nemici delle trivellazioni, contro i campioni del Nimby, che popolano diffusamente anche i corridoi del suo stesso partito. In Liguria, in fondo, stessa storia, e la vittoria alle regionali di un anno fa di Marco Bucci, un manager lontano dalla retorica populista, desideroso di puntare più sulle infrastrutture, sull'innovazione e sulla rigenerazione urbana invece che sugli slogan vuoti di alcuni partiti della maggioranza. E ora, aggiungendo un tassello ulteriore a un mosaico che queste regionali non hanno fatto altro che confermare. L'Italia delle regioni è un'Italia responsabile, anti demagogia, europeista, che non bi-sticia con le imprese, che detesta il protezionismo, che non disprezza la concorrenza, che non mastica il giustizialismo, che non scombinate sull'ideologia ambientalista.

La vittoria alle regionali di un anno fa di Marco Bucci, un manager lontano dalla retorica populista, desideroso di puntare più sulle infrastrutture, sull'innovazione e sulla rigenerazione urbana invece che sugli slogan vuoti di alcuni partiti della maggioranza. E ora, aggiungendo un tassello ulteriore a un mosaico che queste regionali non hanno fatto altro che confermare. L'Italia delle regioni è un'Italia responsabile, anti demagogia, europeista, che non bi-sticia con le imprese, che detesta il protezionismo, che non disprezza la concorrenza, che non mastica il giustizialismo, che non scombinate sull'ideologia ambientalista.

Salvini Pitagora

Aprire al proporzionale e sabota l'intesa Schlein-Meloni. I suoi numeri: "Lega all'11 per cento, sopra Tajani"

Roma. Sapete che c'è? Salvini pensa adesso. La sorpresa nelle regionali sono io". Il primo effetto Veneto? La Lega sabota l'intesa sul libero consenso Schlein-Meloni. Il Veneto rischia di essere il suo elisir acqua di Salvini. E' pronto a cambiare legge elettorale a dire di sì al proporzionale. La sua Lega, dice, "vale l'undici per cento nazionale" e Salvini ha una calcolatrice per dimostrarlo. Prima è convinto di stare sopra a Forza Italia. Secondo: intende spiegare, con i numeri, che anche senza Zaia, la Lega, in Veneto, vale il 23 per cento. C'è una guerra di grafici fra Lega e Fdi. E' la corsa all'algebra.

Senza Matteo si va

In Veneto vince il modello Zaia, Salvini perde. Idee per i prossimi due anni in Lombardia

Milano. Forse ha ragione chi, facendo i conti con il ramp della serva, un po' delle milizie in campo, spiega che Salvini è uscito bene, anzi vincitore in Veneto da una doppia partita pericolosa: sul fronte interno (alleanze e interno-intero) e sul fronte esterno (Puglia ha preso 312 mila voti, 116 mila in più che alle passate regionali e la Lega 60 mila, praticamente dimezzando i suoi). In Campania ha preso 22 mila voti, da 110 mila del 2020, in Puglia ha preso 13 mila su 106 mila, la metà. Ma, come pensano da sempre i leghisti veri, che i voti del sud non li hanno mai apprezzati, i soli che contano sono in Veneto. E qui, nonostante il salasso, Fratelli d'Italia resta ancora a metà strada dal Carroccio. (Crippa segue a pagina quattro)

Fascisti nei boschi

Lo Stato elice contro la famiglia che vive in natura. Ma sono in 5 mila e sono liberi

Mentre i tre bambini del bosco, colpevoli di nulla, rimangono separati dai loro genitori in virtù di un'urgenza di legge, i reprobi genitori dell'Aquila - un provvedimento di estrema gravità, che va preso, con le molle, solo nei casi di vero rischio, di violenze e quant'altri - si gettano le basi di disastri come Bibbiano, tutte cose che in questo caso non ci sono - molti commenti su stampa e social denunciano la "politizzazione" della vicenda e danno ovviamente la colpa a Salvini, o a Meloni. Peccato che a politicizzare la vicenda siano state da subito voci ascrivibili alla sinistra, la sinistra che non riesce a perdere il vizio di farsi ancella dei tribunali, pretendendo in più di essere giudice morale, pronta a schierarsi a difesa di un molto ipotetico concetto di "legalità" che i reprobi genitori avrebbero violato. Di qui la Democrazia e la Lega, maiuscolo, di là gli antisociali a un passo dal comportamento delittuoso cui togliersi i fidi. Peccato che a difesa corporativa dei magistrati coinvolti si sia subito schierato invece il più politicizzato dei sindacati, l'Anm dell'Aquila, "giudicando inopportuno ogni tentativo di strumentalizzazione". Ohibò. Peccato che si sia mosso addirittura, con gran solerzia, il Csm, organo costituzionale ahinoi non così digiuno di politicizzazione e tutela dei magistrati, giungendo a segnalare "rischi di una strumentalizzazione del caso nel dibattito politico e referendario sulla giustizia". Molto bene.

Poi intanto si apprende che il più grave dei "reati" commessi dai genitori, quello del mancato adempimento scolastico, secondo quanto comunicato dal ministro dell'Istruzione non sussiste: nel caso dei tre minori l'obbligo scolastico è rispettato (stiamo parlando dell'Abruzzo, che ha un tasso del 98 per cento di adempimento). Ma non è tutto. I reati di cui i bambini sono in regola con le vaccinazioni (qualcuno almeno su questo è in grado di chiarire, prima di prendere provvedimenti). Quanto alla più cervellottica delle argomentazioni dei magistrati, la "socialità negata" che potrebbe "avere effetti negativi sullo sviluppo cognitivo ed emotivo", oltre a non comparire minimamente in questa triste e assurda storia, è una decisione che non può essere presa dalla magistratura in base al proprio personalissimo giudizio. In ogni caso, un provvedimento di enorme gravità come la sottrazione di figli minori ai genitori può essere assunto solo per cause drammatiche, e documentate. E non è evidentemente questa la situazione. Tutto il resto, compresi i ridicoli commenti letti qua e là sulla inadeguatezza dei genitori, sulla presunta sofferenza dei bambini, sono pregiudizi e preconcetti di Stato elice, anzi peggio: quando si fanno opinioni comuni che tenta di imporre per via giudiziaria la propria volontà sono un tipo, orribile caso di fascismo delle istituzioni.

P. S. Si scopre nel frattempo che i in Italia vivono almeno cinquemila "neorurali", persone con o senza figli che scelgono di vivere più o meno in aree delittuose di "vita in natura" di Nathan e Catherine. Vivono "off grid" come dicono in America dove la moda è nata. I giudici e i benpensanti organizzeranno una grande rete di "monitoraggio" delle loro scelte e per il loro benessere psichico? (Maurizio Crippa)

Fratelli d'occidente

Dalla Francia alla Germania, è resa dei conti con la minaccia della confraternita islamica

Roma. "Dieci anni dopo il 13 novembre, l'islamismo sta vincendo la battaglia culturale", dice scontento Gilles Kepel, autore di un libro di 107 pagine su come fermare i Fratelli musulmani e che verrà sottoposto all'Eliseo. Chiede "il divieto di indossare il velo sotto ai sedici anni" negli spazi pubblici. Perché il velo è ora il "veicolo dell'apartheid sessuale", strumento di controllo sociale e di "demarcatura territoriale".

Secondo la sociologa esperta della Fratellanza, Florencia Bageud-Blackler, che ha scritto il rapporto, "le organizzazioni islamiste in Francia sono strutturate attorno a una piramide con 100.200 mosche, 280 associazioni satelliti, 21 scuole e 114 scuole coraniche. I membri prestano un giuramento di fedeltà (bay'a) che li impegna a "combattere il jihad". Un "jihad" in arabo - non è più solo una "difesa islamista basata su un sistematico doppio linguaggio e manipolazione delle libertà democratiche".

Lotta alla Fratellanza

Trump vuole inserire i Fratelli musulmani tra i gruppi terroristici. Gli alleati arabi esultano

Roma. Con un ordine esecutivo firmato lunedì, Donald Trump rilancia una delle sue vecchie battaglie, quella per sanzionare la Fratellanza musulmana inserendola nella lista delle organizzazioni terroristiche straniere. Ci aveva già provato durante il suo primo mandato, nel 2019, quando tentò di mettere all'indice l'intero movimento islamista, senza distinguere fra le tante anime in cui è diviso e sparare per il medio oriente. Se all'epoca la mosca destò molte riserve, anche fra i repubblicani, a distanza di sei anni sanzionare gli ikhwan - "i fratelli in arabo" - non è più solo una questione di diviso e sparare per il medio oriente. Se all'epoca la mosca destò molte riserve, anche fra i repubblicani, a distanza di sei anni sanzionare gli ikhwan - "i fratelli in arabo" - non è più solo una questione di diviso e sparare per il medio oriente. Se all'epoca la mosca destò molte riserve, anche fra i repubblicani, a distanza di sei anni sanzionare gli ikhwan - "i fratelli in arabo" - non è più solo una questione di diviso e sparare per il medio oriente. Se all'epoca la mosca destò molte riserve, anche fra i repubblicani, a distanza di sei anni sanzionare gli ikhwan - "i fratelli in arabo" - non è più solo una questione di diviso e sparare per il medio oriente.

La povera Ferragni sotto l'egidia dei pm di Milano

Di essere davvero dura di petto contro il tipo "Oma, come disse in tempi andati" non sospetti in neo governatore della Campania Roberto Fico. Ma, egidia per egidia, anche finire sotto quella accenta della procura di Milano non è uno scherzo. La procura di Milano va del resto famosa, sotto l'egidia Viola, per la tigna cui si contraggono i reati che a volte paiono, come dire: boh. Dal corruzione urbanistica, gran dal, alla dista di nascita del Meazza. La tigna si è manifestata ieri per un altro suo essere, e non per un suo essere, sembra un eccesso di zelo. Sotto l'egidia

La corsa per l'accordo

C'è un piano fra Ucraina e Stati Uniti. Poi c'è un piano russo

Zelensky è pronto a volare da Trump per discutere dei dettagli, ma per la Casa Bianca un'intesa vale l'altra

Mosca non vuole ritocchi

Roma. Esistono due piani. Un concordato fra gli americani e gli ucraini a Ginevra, che prevede una lieve riduzione delle Forze armate armate di Kyiv e dettagli importanti sulle garanzie di sicurezza. Poi esiste un piano redatto dagli americani e dai russi a Miami, a casa di Steve Witkoff, l'invitato speciale per il medio oriente a cui è stato affidato anche il compito di trovare un piano per far finire la guerra contro l'Ucraina, che prevede che Mosca ottenga concessioni talmente vaste da essere equivaricabili a un via libera per una futura invasione. I due piani sono conciliabili, ma per Trump uno è l'altro. (Pomplii segue nell'inserito IV)

Faide e valori

Gli elettori di Trump sostengono l'Ucraina. C'è una rivolta pro Kyiv dentro al Partito repubblicano

Milano. Vladimir Putin ha risposto ai tentativi americani di dialogo con lui - tentativi costosi: più di imporre a Kyiv un piano di pace scritto a Mosca che cosa si può pretendere? - con un attacco massiccio all'Ucraina, in particolare contro Kyiv, dove ci sono stati sette morti: 464 ucraini (di cui alcuni combattenti in Moldavia e Romania) e 22 missili, compresi quattro missili ipersonici Kinzhal. Volodymyr Zelensky attende di parlare o incontrare Donald Trump con l'impazienza di un leader che vede ogni giorno i suoi cittadini morire sotto le bombe russe. (Pomplii segue nell'inserito IV)

Bulli e coercizione

La Cina ridicolizza la premier giapponese e incassa la "comprensione" di Trump

Roma. Da giorni la propaganda filocinese cerca di rappresentare la prima ministra giapponese Sanae Takai-ki come una leader frivola, incapace: Phoenix tv, emittente di stato di base a Shenzhen, tutti i giorni pubblica video di Takai-ki che sorride troppo, fa le faccette, si sistema i vestiti e abbraccia Meloni. La costruzione di un'immagine di questo tipo è stata utile soprattutto ieri, quando il presidente americano Donald Trump ha parlato al telefono in rapida successione sia con il leader cinese Xi Jinping sia con Takai-ki. (Pomplii segue nell'inserito IV)



ELKANN: «GRATI AL GOVERNO PER IL NO ALL'IDEOLOGIA ELETTRICA»

Bonora a pagina 15

I VELENI DI TSIPRAS: «VAROUFAKIS? ODIATO DA TUTTI, PENSAVA AI LIBRI»

De Palo a pagina 17



FERRAGNI-PANDORO, CHIESTI 20 MESI I PM: «AVEVA LEI L'ULTIMA PAROLA»

Bassi a pagina 18



ECCO IL VERO VOLTO DI PASOLINI CONSERVATORE SENZA ETICHETTE

Gnocchi e Quagliariello a pagina 26



il Giornale

MERCOLEDÌ 26 NOVEMBRE 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 280 - 1.50 euro**



www.ilgiornale.it
ISSN 2532-4071 il Giornale (ed. nazionale)

Editoriale

PERCHÉ LO ZAR NON HA VINTO

di Fausto Biloslavo

Vladimir Putin ha «vinto» la guerra in Ucraina adesso che Kiev avrebbe accettato il piano aggiornato di pace americano? Il generale Keith Kellogg, nell'intervista esclusiva al *Giornale*, che pubblichiamo oggi, ha risposto con un secco «no». E forse per questo potrebbe essere sempre il nuovo Zar del Cremlino a dire «niet» alla proposta di pace, scoprendo finalmente le carte ed il bluff della disponibilità alla trattativa. Se così non fosse, come tutti sperano, vale la pena spiegare ai lettori perché la vittoria, che Putin sicuramente proclamerà, sarà, al massimo, una vittoria di Pirro. L'invasione del febbraio 2022 è scattata con l'obiettivo della *blitzkrieg*, una guerra lampo, che nel giro di un mese, o poco più, doveva spazzare via i patrioti ucraini ed il presidente Zelensky, mettendo al suo posto un oligarca filo russo, già pronto, per riportare Kiev sotto l'ombrello di Mosca. Nulla del genere è accaduto e, al contrario, nel primo anno e mezzo di guerra le forze ucraine sono riuscite riprendersi il 50% del territorio occupato all'inizio. E lo hanno fatto con le buone, come il ritiro della colonna russa alle porte di Kiev e la ritirata da Kherson, oppure con le cattive, l'offensiva che ha ricacciato indietro l'armata di Mosca nell'Est del Paese. Kellogg fa presente nell'intervista che, dopo quasi quattro anni di guerra, la Russia ha guadagnato appena l'1% di territorio aggiuntivo dall'aggressione. Non solo: il congelamento del conflitto, in stile 38esimo parallelo coreano, avverrà nelle regioni di Kherson e Zaporizhzhia lungo la linea del fronte attuale. Putin però voleva, e lo ha previsto per legge, tutto il territorio degli oblast contesi, anche quello ancora difeso con le unghie e con i denti dagli ucraini. Nel fatidico Donbass l'unica vittoria completa è l'occupazione dell'intera regione di Luhansk, la meno importante. In quella di Donetsk gli ucraini resistono ancora sul 16% del territorio, che dovrebbe diventare neutrale e demilitarizzato, se verrà firmata la pace. In tutto la Russia controlla poi più del 20% del Paese che voleva mettere in ginocchio. Neanche gli (...)

segue a pagina 3

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

VERSO LA SVOLTA

Ucraina, primo sì alla pace

Kiev apre alla trattativa americana: «Siamo molto vicini a un accordo». Trump conferma, ma è ancora gelo dal Cremlino

MELONI AI «VOLENTEROSI»
«Garanzie condivise da Europa e Stati Uniti»

Signore a pagina 2

Angelo Allegri e Valeria Robecco

■ Spiragli di ottimismo arrivano dal fronte ucraino. Donald Trump, presidente degli Stati Uniti, annuncia: «Siamo molto vicini all'accordo di pace». Il presidente Zelensky ha dichiarato che Kiev è pronta ad an-

dare avanti con l'accordo di pace sostenuto dagli Usa. L'Europa cerca la mediazione. Nel frattempo, attacco sulla capitale ucraina, almeno sette morti. Evacuati abitanti dopo la caduta di un drone in Moldavia.

alle pagine 2-3

GLI AMICI DI HAMAS

La sinistra difende l'imam espulso

Allontanato il religioso che negava l'attacco a Israele del 7 ottobre

Francesco Giubilei

■ «Io personalmente sono d'accordo con quello che è successo il 7 ottobre... non è una violazione, non è una violenza». Lo scorso 9 ottobre Mohamed Shahin, imam della moschea di via Saluzzo a Torino, pronunciava queste parole di fronte a un centinaio di persone in piazza Castello.

a pagina 14

DDL STUPRO, LA MAGGIORANZA FRENA

Femminicidio, ok bipartisan Ma sul «consenso» si discute

Felice Manti a pagina 13

FDI: «COLPO POLITICO»

Nozze gay, diktat di Bruxelles: riconoscere quelle dei Paesi Ue

Luca Fazzo a pagina 12



DOPO LE REGIONALI

Zaia, record di preferenze Legge elettorale, è già scontro

Minzolini e Zurlò da pagina 6 a 8

all'interno

IL CASO CHIETI

Nel bosco i bimbi erano al riparo dalla giungla della modernità

di Vittorio Feltri

Mi tocca intervenire su una vicenda che sta agitando il Paese come se si trattasse del Watergate, quando invece parliamo di una semplice famiglia che viveva nel bosco. Una famiglia, sì: due genitori e tre figli che avevano scelto, legittimamente, uno stile di vita diverso dal nostro. E allora? È un delitto? Siamo diventati talmente pieni di paura e di pregiudizi da considerare sospetti persino coloro che decidono di sottrarsi al teatrino quotidiano di nevrosi, corse, impegni, telefonini, paranoie, femminismi isterici e psicodrammi di massa. Mi chiedo: dov'è finita la libertà? Gli inquirenti, i servizi sociali e i tribunali si sono messi all'opera come se avessero scovato una setta criminale, un'associazione a (...)

segue a pagina 19

GIÙ LA MASCHERA

MASCHI PER FINTA

di Luigi Mascheroni

eri, mentre nostra moglie puliva casa, ragionavamo in poltrona sulla nuova figura sociale di cui abbiamo letto sui giornali. Il maschio performativo.

Chi è? Beh, è quell'uomo che si comporta come pensa che lo voglia la donna femminista. E cioè alternativo, fluido e sensibile ai problemi femminili. Tipo manifestare una disperazione profonda per i dolori mestruali o indignarsi per il *catcalling*. Una vita da cani insomma. Curioso come certi uomini si realizzino rinnegando il meglio del proprio sesso.

Comunque. Il maschio performativo si mette la matita per gli occhi, usa or-



rende borse di tela, ama i cardigan vintage, guarda i programmi della Fagnani, ascolta Oly e su TikTok segue Edoardo Prati, l'influencer che ha prestato la parucca a quello che cercava di sostituirsi alla mamma per riscuotere la pensione.

Se non fosse che mette le Birkenstock e legge la Murgia vorremmo essere anche noi un maschio performativo. Il guaio è che adesso le donne progressiste, in realtà le più tradizionaliste, dicono che i maschi performativi si comportano così solo per interesse: fanno finta di abbracciare la causa femminista per apparire migliori agli occhi delle donne e portarsele a letto più facilmente. Degli schifosi manipolatori e misogini, insomma.

E così alla fine il vecchio maschio sessista, machista e un po' tossico (nel senso di «fatto») è migliore del nuovo maschio performativo, effeminato e femminista. E non deve mettersi neppure lo smalto.



SCOMPARS
LE STORIE DI CHI ASPETTA ANCORA UNA RISPOSTA

Dal lunedì alla domenica dalle 14 alle 15 sul canale 122 del DTT in streaming su [quasoundplay.it](https://www.quasoundplay.it)

FATTI NERI

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 26 novembre 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

MILANO Altobelli: lo scudetto? Partita a tre

Settant'anni da Spillo
«Io, uno del popolo
nella chat dei campioni»

Todisco nel Qs

CALCIO L'addio al mito rossonerio

**Lorenzo Buffon
il portiere
un passo avanti**
Turrini nel Qs


Ucraina, accordo più vicino Kiev pronta ma Putin frena

Gli Usa trattano con Mosca, Zelensky potrebbe volare da Trump per definire i punti più critici
Tra i nodi le garanzie di sicurezza col ruolo della Nato, le cessioni territoriali e l'uso degli asset russi

**Ottaviani
e Vallerini
alle p. 6 e 7**
Veneto, Campania e Puglia
L'esito del voto impatta sui partiti

**Effetto Regionali:
nuove frizioni
tra Pd e 5Stelle
Lega preme su FdI**
Coppari a pagina 8
Intervista/1 Giovanni Donzelli

«Ma quale spallata
I numeri dicono
che FdI è cresciuta»

Arminio a pagina 9
Intervista/2 Riccardo Ricciardi
**«Le vittorie al Sud
sono solo l'inizio
M5s, via al rilancio»**
C. Rossi a pagina 9


In piazza contro la violenza E ora il femminicidio è reato

Mentre ieri, nel giorno contro la violenza alle donne, dalle piazze si levava un solo grido («Basta») e a Firenze il nostro giornale guidava il "minuto di rumore" per ribadire lo stop alla sopraffazione di genere, la politica ha dato un segnale di unità e uno di divisione. La Camera ha

detto sì al reato di femminicidio, un segno di «coesione» bipartisan, esulta la premier Meloni. Ma in Senato è saltato il patto Meloni-Schlein sulla norma anti stupro che impone il «consenso» libero.

**Colgan, Prosperetti, Giorgi, Palma,
Grazi e Berti da p. 2 a p. 5**
DALLE CITTÀ
SALÒ I ladri dal bomber della Cremonese

**Colpo grosso
a casa di Vardy
Un bottino
da 100mila euro**
Rescaglio a pagina 13
MILANO Inchiesta della Dda: arrestati in 28

Le 'ndrine, i narcos, i broker
Fiumi di 'coca' in Lombardia

Grillo a pagina 13
PAVIA I dati del piano urbano

Via Giulietti la più trafficata
per l'ingresso nel capoluogo

Marziani nelle Cronache
LODI In Aula parla il difensore di Muscatello

**Frecciarossa
deragliato
«Il manager
è innocente»**

Raimondi Cominesi nelle Cronache

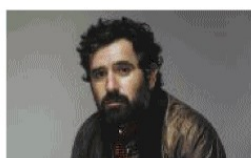
Pandoro gate, la richiesta in aula

Il pm: «A Ferragni
un anno e 8 mesi»

Servizio a pagina 15

Pesaro, l'ira della vedova

La pista su ghiaccio
ingabbia Pavarotti

Marchionni a pagina 12

Gli inediti e il nuovo album

Milva mai sentita
Paradiso apre casa

Servizi a pagina 22

VIVINDUO
FEBBRE e DOLORI
INFLUENZALI

**CONGESTIONE
NASALE**

VIVINDUO è un medicinale a base di paracetamolo e pseudoefedrina che può avere effetti indesiderati anche gravi. Leggere attentamente l'opuscolo illustrativo. Autorizzazione del Ministero della Sanità.

può iniziare ad agire dopo

15 MINUTI



€ 1,20 ANNO CIOCHI - N° 326
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 26 Novembre 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" • "IL DESPANI", EURO 1,20

La notte Champions McTominay e Neres illuminano il Napoli che piega il Qarabag (2-0) al Maradona



CI PENSA MCFERATMI

Gennaro Arpaia, Marco Ciriello, Gianluca Monti e Angelo Rossi da pag. 20 a 23

IL PASSO GIUSTO ANCHE IN EUROPA

di Francesco De Luca

Il Napoli si prende la ribalta europea con un'altra partita di grande concretezza. Batte il Qarabag e sale a 7 punti in Champions. Continua a pag. 46

LO SHOW DI NERES L'ERRORE DI HOJLUND

Pino Taormina a pag. 21

L'editoriale
L'Ucraina

LA PARTITA DI TRUMP E QUELLA EUROPEA

di Giuliano Noci

Dopo la sceneggiata di Anchorage dove Trump è stato regista e attore non protagonista di una sceneggiatura impeccabile secondo Putin, che si è improvvisamente ritrovato catapultato tra i grandi leader internazionali, sembrava che la pace si fosse allontanata. Come spesso capita, Trump ci porta sulle montagne russe e, dopo essersi lamentato del comportamento del leader dei due Paesi in guerra, se ne è venuto fuori con un piano di 28 punti, che ha rappresentato una sorta di elettroshock per un mondo sonnecchiato che si accingeva ad affrontare l'ennesimo Natale di guerra senza avere una idea chiara sul da farsi. Abbiamo tutti interpretato la proposta come una capitolazione a Putin e una prospettiva di irrispettosa degli eroici sforzi ucraini e della sua identità statale. E indubbiamente così: ci sono dei punti che non sono in alcun modo accettabili. Faccio riferimento, tra gli altri, all'espropriazione di territori ucraini non ancora conquistati.

Continua a pag. 47

Le Regionali

Campania, il risiko della giunta

► Casillo (Pd) possibile vice di Fico, si punta a coprire subito le caselle di trasporti e sanità
► Il nuovo Consiglio: ecco i cinquanta eletti. Tornano i partiti ma solo otto donne in Aula

Bruxelles sospende la procedura sul deficit. Giorgetti: strada giusta



MANOVRA, L'EUROPA PROMUOVE L'ITALIA

13^{ma} ETAGE
Andrea Pira e Gabriele Rosana alle pagg. 14 e 15

Lorenzo Calò, Valerio Esca, Carmen Incisivo
Adolfo Pappalardo e servizi da pag. 2 a 13

L'intervista/1 Gaetano Manfredi

«Non siamo più un'anomalia ma modello credibile e competitivo»

Il sindaco di Napoli: ho costruito il «campo largo» a sostegno di Fico. Non mi candido alle primarie per la leadership

Luigi Roano a pag. 9



L'intervista/2

Mastella: il mio boom oltre ogni previsione ci tocca un assessore

Claudio Coluzzi a pag. 13

L'intervista/3

Gasparri: Fi cresce la coalizione paga i ritardi sul candidato

Mattia Iovane a pag. 13

L'intervista/4

IL RITORNO DI SANGIULIANO «OPPOSIZIONE INCALZANTE»

Dario De Martino a pag. 12

Trump: intesa vicina

SVOLTA UCRAINA SÌ AL PIANO DI PACE USA MA MOSCA FRENA

Bechis, Ventura e Vita alle pagg. 16 e 17

SPADA

BLACK FRIDAY

-50%

spadaroma.com

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
Via Monte delle Gioie, 5 Roma

Il Messaggero

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
Via Monte delle Gioie, 5 Roma

€ 1,40* ANNO 147 - N° 328
ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE

Mercoledì 26 Novembre 2025 • S. Corrado

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Sposò la prima valletta tv
Lorenzo Buffon
il calciatore-mito
che sdoganò il gossip
Mei a pag. 15



Emergenza centrocampo
Lazio, Cataldi stop
Per Gasp e Roma
l'esame d'Europa
Abbate e Angeloni nello Sport



I Giochi invernali
Milano-Cortina
la fiamma parte
da Olimpia
Nicolliello nello Sport



Fenomeno in aumento
LA CULTURA
DELLO SBALLO
DIETRO
GLI STUPRI

Luca Ricolfi

All'indomani della "Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne" forse non è inutile, anche grazie ai nuovi dati pubblicati dall'Istat, tentare di fare il punto sull'andamento della lotta contro la violenza di genere, specie nelle sue forme più visibili e dibattute: le uccisioni di donne (di cui i femminicidi sono un'ampia frazione) e le violenze sessuali. La distinzione è importante perché i due fenomeni, spesso accomunati nel dibattito pubblico, sono sociologicamente e quantitativamente assai diversi fra loro. Le uccisioni di donne, dopo alcuni anni di fluttuazione, negli ultimi tre anni sono sempre diminuite. Se il trend rilevato nei primi 3 trimestri di quest'anno verrà confermato, il 2025 potrebbe essere il primo anno nella storia italiana in cui il numero di donne uccise scende sotto il valore di 100 unità, pari a circa 0,23 ogni 100 mila abitanti (il valore più basso dell'Occidente). Completamente diverso è il discorso per quanto riguarda le violenze sessuali, che seguono una traiettoria propria e, a mio parere, originano da un mix di cause diverse. Quante sono le violenze sessuali in Italia? Difficile fornire una stima accurata, ma impossibile sfuggire a una conclusione minima: almeno 100 mila l'anno. Ovvero, per ogni femminicidio ci sono qualcosa come 1000 violenze sessuali, e - verosimilmente - almeno 250 stupri (questi ordini di grandezza si ricavano dall'indagine Istat, convertendo in rischi annuali i rischi negli ultimi 5 anni e nel periodo 16-75 anni).

Continua a pag. 25

Kiev, sì al piano Usa. Ma ora è Mosca che frena

► Trump: intesa vicina
Meloni e i Volenterosi:
Putin faccia la sua parte

ROMA Trump e Zelensky parlano di progressi verso un possibile accordo di pace, mentre la Russia insiste sulla prima bozza concordata ad Anchorage. Meloni incontra i Volenterosi: «Putin faccia la sua parte».
Bechis, Ventura e Vita alle pag. 4 e 5

Nel giorno sulla violenza alle donne. Ok alla legge sui femminicidi

Ddl Consenso, salta il patto Meloni-Schlein
Il centrodestra chiede di «approfondire»

Valentina Pigliautile

Nel giorno dedicato alla lotta contro la violenza sulle donne, il Ddl sul consenso sessuale subisce uno stop: il centrodestra chiede ulteriori

approfondimenti. Nel frattempo, la Camera approva invece il Ddl che introduce il reato di femminicidio. Richiamo di Mattarella sulla necessità di realizzare la parità. A pag. 9
Troili a pag. 9



La stabilità alle urne

SENZA RIBALTONI
LA POLITICA
È IN MINORANZA

Guido Boffo

La stabilità italiana, che tanto piace ai mercati, è stata presa sul serio anche dagli elettori. Continua a pag. 25

Conti, la Ue promuove l'Italia

► La Commissione dà l'ok alla Manovra: «Conforme alle raccomandazioni europee»
Giorgetti: «Siamo sulla buona strada». Pnrr, nella revisione più tempo per la fibra

Pira e Rosana alle pag. 2 e 3

Torna Tommaso Paradiso: «Un disco nato tra strade e case di Roma»



«In monopattino fuori dal buio grazie a mia figlia»

Tommaso Paradiso, venerdì uscirà il suo nuovo album "Casa Paradiso"
Marzi a pag. 22

I bimbi del bosco, nel libro di scuola lezioni di asocialità

► Il manuale "alternativo" per l'istruzione a casa
Il sindaco offre un'abitazione: ma sono troppo rigidi

Federica Pozzi

Nel caso dei tre bambini allontanati dalla famiglia nel bosco di Palombara, la madre mostra un libro adottato per l'educazione domestica, che sostiene la centralità del legame con i genitori rispetto alla socialità tra coetanei. La madre: «Non è essenziale che i bimbi giochino con i coetanei».
A pag. 12

Processo per truffa

Pandoro-gate, per Ferragni chiesti un anno e 8 mesi

MILANO La Procura ha chiesto un anno e otto mesi per Chiara Ferragni, accusata di truffa aggravata. Zaniboni a pag. 11

L'emergenza continua



Licenze a peso d'oro
E i taxi continuano a non bastare

Valeria Di Corrado
Vittorio Sabadin

Le licenze da taxi restano preziose. A Londra per ottenerle occorrono anni di studio, in Italia prezzi da capogiro. A pag. 13

VILLA MAFALDA

La risposta alla tua salute, sempre.

Via Monte delle Gioie, 5 Roma - Per informazioni 06 86 09 41 - villamafalda.com

Il Segno di LUCA
ACQUARIO
FAVORI DAL CIELO

La Luna è ancora nel tuo segno e ti funge da antenna per cogliere in maniera più nitida e precisa i favori che la configurazione ha apparecchiato per te riguardo al lavoro. Molte cose trovano una soluzione migliore di quanto non avessi immaginato e vanno a posto senza che questo richieda da parte tua un impegno troppo gravoso. Per individuare la strada migliore segui la linea della minima resistenza e raggiungerai il tuo traguardo.
MANTRA DEL GIORNO
Anche ricordare richiede fantasia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 25

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

il Resto del Carlino

Speciale

Ricette di Natale

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

MERCOLEDÌ 26 novembre 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



BOLOGNA Travolta sulla pista ciclabile

Viola, uccisa a 23 anni da un camion: andava in bici al lavoro

Tempera a pagina 15



FERRARA Sfiata la strage

Il treno in corsa colpisce bisarca carica di auto

Servizio a pagina 15



Ucraina, accordo più vicino Kiev pronta ma Putin frena

Gli Usa trattano con Mosca, Zelensky potrebbe volare da Trump per definire i punti più critici. Tra i nodi le garanzie di sicurezza col ruolo della Nato, le cessioni territoriali e l'uso degli asset russi

Ottaviani e Vallerini alle p. 6 e 7

Veneto, Campania e Puglia
L'esito del voto impatta sui partiti

Effetto Regionali: nuove frizioni tra Pd e 5Stelle Lega preme su FdI

Coppari a pagina 8

Intervista/1 Giovanni Donzelli

«Ma quale spallata I numeri dicono che FdI è cresciuta»

Arminio a pagina 9

Intervista/2 Riccardo Ricciardi

«Le vittorie al Sud sono solo l'inizio M5s, via al rilancio»

C. Rossi a pagina 9



In piazza contro la violenza E ora il femminicidio è reato

Mentre ieri, nel giorno contro la violenza alle donne, dalle piazze si levava un solo grido («Basta») e a Firenze il nostro giornale guidava il "minuto di rumore" per ribadire lo stop alla sopraffazione di genere, la politica ha dato un segnale di unità e uno di divisione. La Camera ha

detto sì al reato di femminicidio, un segno di «coesione» bipartisan, esulta la premier Meloni. Ma in Senato è saltato il patto Meloni-Schlein sulla norma anti stupro che impone il «consenso» libero.

Colgan, Prosperetti, Giorgi, Palma, Grazi e Berti da p. 2 a p. 5

DALLE CITTÀ

MODENA I ladri nella villa del bomber del Sassuolo



La compagna di Pinamonti: «In Italia non c'è più sicurezza»

Reggiani a pagina 13

BOLOGNA L'avvocato Bordini: «Venti feriti»

Scontri a Udine, i tifosi rossoblù «Cariche ingiustificate»

Gabrielli in Cronaca

BOLOGNA Confabitare, convention nazionale

«La crisi degli alloggi? Non dipende dagli affitti brevi»

Bonzi in Cronaca

IMOLA Il curatore fallimentare: «Stipendi regolari»

Imolese all'asta a metà febbraio «Evitato il ritiro della squadra»

Agnessi in Cronaca



Pandoro gate, la richiesta in aula

Il pm: «A Ferragni un anno e 8 mesi»

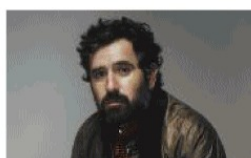
Giorgi a pagina 16



Pesaro, l'ira della vedova

La pista su ghiaccio ingabbia Pavarotti

Marchionni a pagina 12



Gli inediti e il nuovo album

Milva mai sentita Paradiso apre casa

Servizio a pagina 22

VIVINDUO

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO

FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI

A. MENARINI

meglioalge
Nuova apertura Showroom
SANREMO
via Pissardi 63 / via Gioberti 4
www.meglioalge.it
Numero Verde 800 577 385

IL SECOLO XIX

MERCLEDÌ 26 NOVEMBRE 2025

meglioalge
Nuova apertura Showroom
SANREMO
via Pissardi 63 / via Gioberti 4
www.meglioalge.it
Numero Verde 800 577 385

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,80 € (1,80 € con TuttoportadAT, AL, CN, 2,00 € con TuttoportadIM, SP, SV e com. Levante) - Anno CCXXX - NUMERO 280, COMMA 20/8 - SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - BLUEMEDAS.R.I. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e sul www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

INODIRISOLTI

PERCHÉ L'ECOLOGIA NON SI TRASFORMA IN AZIONE POLITICA

ALBERTO DESANCTIS

La presidenza brasiliana della Cop30 di Belem, affidata al diplomatico Andrea Correa do Lago, ha manifestato l'intenzione di lanciare una roadmap in base alla quale stabilire entro quali scadenze abbandonare i combustibili fossili. Per incentivare la realizzazione di politiche green da parte dei paesi meno sviluppati, la Cop30 ha inoltre deciso di incrementare considerevolmente lo stanziamento di capitali pubblici e privati. È questo un significativo passo avanti rispetto alla Cop29, svoltasi un anno fa a Baku. Tuttavia, oltre al fatto che della roadmap relativa al superamento delle fonti fossili non vi è traccia nel documento finale della Cop30 (seguirà un percorso a parte), non si neppure certi che l'incremento di denaro da destinare ai Paesi in via di sviluppo si traduca in azioni concrete. Ad intralciare il conseguimento di risultati così ambiziosi è da sempre la presenza di Stati che, in modo esplicito o implicito, remano contro. Tra i primi non si possono non menzionare gli Usa, che hanno annunciato di uscire dall'Accordo di Parigi. Tra i secondi vi sono Stati che, pur aderendo all'Accordo di Parigi, trasferiscono nei Paesi in via di sviluppo le industrie maggiormente inquinanti, per poi magari pronunciarsi a favore dell'aumento di capitali con cui quegli stessi paesi dovrebbero convertirsi al green. A fare da cornice ad ipocrisie e negazionismi è un contesto frammentato, nel quale le tensioni geopolitiche sicuramente non aiutano. È così che si afferma un ambientalismo a pezzi. Un'ecologia che fatica a diventare politica con la P maluscola. Tra i leader mondiali, ad evidenziare i limiti di tale approccio è con particolare veemenza papa Leone nell'udienza generale del 19 novembre, quando la Cop30 era in corso. Citando la Laudato si', Leone XIV sottolinea che la cultura ecologica "non si può ridurre a una serie di risposte urgenti e parziali". Sarebbero necessari "uno sguardo diverso, un pensiero, una politica". L'ecologia integrale voluta da papa Francesco e ripresa da papa Leone, "non è una risposta parziale". Coerentemente con quanto sostenuto nella Laudato si', non si può negare che questione ecologica e squilibrio tra Nord e Sud del mondo siano due facce della stessa medaglia.

L'autore è Ordinario di Storia del pensiero politico a Unige

ADDIO AL PORTIERE EX GENOA, MILAN E INTER Quando Lorenzo Buffon fece sposare calcio e gossip

MAURO CASACCIA / PAGINA 41



SAMP, COME CHIESA E LANNA NEL '92/'93 Giordano e Conti, dopo 32 anni due genovesi in prima squadra

FABIO MARSIGLIA / PAGINA 39



I NEGOZIATI SULL'UCRAINA

Trump: «Vicini all'accordo» Ma Putin medita il gran rifiuto

Il gelo del Cremlino sulle garanzie per Kiev
La Casa Bianca vuole inviare Witkoff a Mosca

Il presidente americano Trump si dice ottimista sul piano di pace per l'Ucraina, modificato dopo le richieste di Kiev e degli alleati europei. «Siamo molto vicini a un accordo, stiamo facendo progressi», ha detto alla Casa Bianca, annunciando che invierà Steve Witkoff da Vladimir Putin e il segretario dell'esercito Dan Driscoll a incontrare gli ucraini. Il presidente Zelensky ora accelera. Ma sul nuovo piano perdura il silenzio del Cremlino, mentre la Russia continua a bombardare l'Ucraina. Secondo fonti confidenziali del New York Post, Putin, deluso dall'andamento del negoziato, avrebbe intenzione di respingere il piano per proseguire l'offensiva almeno fino a Natale.

STEFANO INTRECCIAGLI / PAGINE 2 E 3

LADIPLOMAZIA

Mattia B. Bagnoli / PAGINA 5

L'Ue torna al centro delle trattative dopo lo choc iniziale

L'Europa (per ora) ha evitato il peggio sull'Ucraina, trasformando un piano da incubo - la prima versione a 28 punti stilata da Witkoff-Dmitriev - in un'occasione per contare, sia agli occhi degli Usa sia a quelli della Russia. Ma i rischi non sono finiti. La nuova bozza è ancora alquanto misteriosa. Il Vecchio Mondo, insomma, teme un'ennesima giravolta di Donald Trump.

LA VISITA A STELLA, NELLA CASA MUSEO DEL PRESIDENTE E POI AD ANDORA

Alberto II, omaggio a Pertini e alle radici dei Grimaldi



Il principe Alberto II di Monaco firma il registro nella casa di Pertini a Stella. Ad Andora ha celebrato con Bucci il recupero del Paraxo

REBAGLIATTE VACCARO / PAGINA 12

IL BILANCIO DEI PRIMI SEI MESI DA SINDACA

Salis: «Genova riparte Su Amt diremo le cifre»

VIOLENZA SESSUALE

Michela Suglia / PAGINA 9

Legge sul consenso salta l'intesa tra Meloni e Schlein

La sindaca di Genova Silvia Salis traccia il bilancio dei primi sei mesi della sua amministrazione. Non si assegna voti («Tocca agli altri») ma rivendica «di aver rimesso in moto una città che era ferma». E sulla crisi Amt: «Vedrete tutte le cifre».

MICHELE BRAMBILLA / PAGINA 7

TRASPORTO PUBBLICO IN LIGURIA, ENTRO DICEMBRE IL VIA LIBERA

Agenzia unica mobilità Bucci annuncia la svolta

Entro dicembre la Liguria dovrebbe avere la nuova Agenzia dei trasporti. Lo ha annunciato il presidente Bucci alla maggioranza, illustrando una roadmap che prevede anche il salvataggio di Amt. L'agenzia si occuperà di autobus ma non solo.

EMANUELE ROSSI E ROBERTO SCILLI / PAGINA 11

PATTO REGIONE-TRENITALIA

L'articolo / PAGINA 10

Aumentano i treni tra Genova e Milano: un convoglio l'ora

STAR DELLE COMMEDIE SEXY

190 anni di Aldo Maccione prigioniero del ruolo di playboy

MASSIMO CUTÒ

«Sono un operaio del cinema. Il mio lavoro è intrattenere il pubblico», è l'epigrafe di Aldo Maccione, 90 anni domani. Uno venuto dalle facili ribalte comiche e diventato star negli anni '70 e '80 fra Italia e Francia. Una maschera professionista nella commedia comica e scollacciata, sbancando il botteghino ma snobbato dalla critica.

L'ARTICOLO / PAGINA 35



LA MOSTRA "800 LA SOCIETÀ DELLE MODE"

Così la borghesia emergente cambiava anche la moda

GUGLIELMINA AURORE

Dodici abiti completi e un'infinità di accessori dalle piume da cappello alle pantofole ricamate, dai binocoli da teatro ai set di spazzole e fermagli per capelli fino agli arricciacapelli del tempo, antenati dei nostri. È la mostra "800. La società delle mode" che s'inaugura domani a Palazzo Bianco a Genova.

L'ARTICOLO / PAGINA 37



GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E VENDIAMO PREZIOSI
ACQUISTIAMO ORO ARGENTO DIAMANTI GIOIELLI E OROLOGI
CORSO BUENOS AIRES, 98
16129 GENOVA (GE)
351 8707 844
WWW.GOLDINVESTBRERA.IT

GOLD INVEST
ACQUISTIAMO E VENDIAMO PREZIOSI
ACQUISTIAMO ORO A €112/gr
ACQUISTIAMO ARGENTO A €1.300/kg
STERLINA €822
*LE QUOTAZIONI POSSONO LEGGERMENTE VARIARE IN BASE AL FINEGGIAMENTO DELL'ORO SULLE BORSE INTERNAZIONALI

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni
Transizione 5.0,
per l'opzione
ora spunta
l'obbligo della Pec



Roberto Lenzi
— a pag. 36

Domani con Il Sole
Terzo settore:
dall'Iva ai forfai
tutte le novità
della riforma



— a 1,00 euro
più il prezzo
del quotidiano



FTSE MIB 42698,66 +0,95% | SPREAD BUND 10Y 72,17 -2,33 | SOLE24ESG MORN. 1592,58 +0,19% | SOLE40 MORN. 1606,44 +0,89% | Indici & Numeri → p. 41 a 45

Fisco, arriva la super banca dati per dare risposte a cittadini e imprese

Servizi tributari

Un data base con 230mila norme, prassi e sentenze per tagliare gli interpellati

Da Carbone l'invito a usare le informazioni in rete senza creare socialometri

Una super banca dati per le risposte del Fisco. Per le consultazioni semplificate previste dall'attuazione della delega fiscale il Fisco e Sogel stanno lavorando a un maxidatabase capace di fornire risposte calibrate sulla base di documenti di prassi dell'Agenzia, sentenze e 230mila articoli di leggi tributarie. In modo da tagliare il ricorso agli interpellati. Dal direttore dell'agenzia delle Entrate, Vincenzo Carbone, l'invito a ripensare l'utilizzo dei dati disponibili online in modo ponderato senza creare «socialometri».

Giovanni Parente — a pag. 2

LEGGE DI BILANCIO

Rivalutazione delle quote di società: il Fisco alza il prezzo al 21%

Mobili e Parente — a pag. 3



Legge di Bilancio 2026.
Attesa per oggi la valutazione sull'ammissibilità degli emendamenti segnalati

INDAGINE EUROSTAT

In Italia dal 2004 il reddito delle famiglie in caduta del 4% (+22% in Europa)

— Servizio a pag. 3

«Energia, mancano senso di urgenza e coraggio d'intervenire»

L'intervista

AURELIO REGINA



Aurelio Regina.
Delegato del presidente di Confindustria per l'energia

«Siamo preoccupati perché assistiamo a una sorta di degrado del sistema industriale italiano e siamo preoccupati per il calo continuo della produzione connesso alla riduzione dei consumi energetici. Avevamo chiesto un intervento del governo dal punto di vista energetico, ma non vediamo né il senso di urgenza né il coraggio di affrontare una manovra strutturale». Così Aurelio Regina, delegato del presidente di Confindustria per l'energia.

Dominelli — a pag. 5

INDUSTRIA DELLA DIFESA

Fincantieri rimodula il contratto con la Marina Militare americana

— Servizio a pag. 29



IL BUSINESS FORUM DI RIYADH

L'Italia rafforza la partnership strategica con l'Arabia Saudita

Giovanna Mancini — a pag. 20

Il Salone del Mobile. Oggi a Riad l'inaugurazione dell'importante esposizione del made in Italy: Red in Progress

Intelligenza artificiale, Gemini 3 fa volare Google a 4mila miliardi

Tecnologia

I progressi di Alphabet fanno scivolare il titolo Nvidia che perde oltre il 3%

Il titolo Alphabet aggiorna il record e si avvicina ai 4mila miliardi di dollari di capitalizzazione. I decisi rialzi degli ultimi giorni sono il frutto del lancio del nuovo modello di intelligenza artificiale, Gemini 3, e della notizia che Meta preferirebbe i chip per l'AI di Google a quelli di Nvidia, che infatti cade pesantemente in Borsa perdendo fino al 4%.

Biagio Simonetta — a pag. 6

MEGA INVESTIMENTI

OpenAI, accordi miliardari ma finora quasi tutti sulla carta

Vittorio Carlini — a pag. 6

SENTENZA DELLA CASSAZIONE

Rumori stradali, il credito risarcitorio spetta anche gli eredi

I danni da inquinamento acustico sono legati all'immobile, non alla proprietà, e dunque vanno riconosciuti anche agli eredi. Lo ha stabilito la Cassazione confermando la condanna di Roma Capitale. La vicenda riguarda alcuni condomini residenti nei dintorni del Foro

italico nel tratto della tangenziale Est che avevano citato in giudizio Roma Capitale per l'inquinamento acustico e ambientale provocato dal traffico dei veicoli. Il risarcimento, precisa la Cassazione, spetta agli eredi anche se non hanno mai vissuto nella casa.

Giulio Benedetti — a pag. 40

PANORAMA

VERSO L'OK DI ZELENSKY

Pace in Ucraina, Trump: «Vicini all'accordo»

Mosca frena ancora

Ancora qualche dettaglio da mettere a punto ma il leader ucraino Zelensky è pronto ad accettare l'accordo messo a punto da Usa prima e dalla Ue dopo per la fine della guerra. Il presidente Trump che parla di accordo vicino. No invece dalla Russia. Ieri sera la premier Meloni ha partecipato a incontro dei volenterosi.

— a pagina 8



DISASTRO UMANITARIO

Gaza, le Ong: per i profughi l'inverno più terribile

È fragile il cessate il fuoco nella Striscia di Gaza e il confronto sulla fase 2 prosegue con difficoltà. Le condizioni di vita dei gazawi sono drammatiche: «Per i profughi è l'inverno più terribile» denunciano le Ong.

— pag. 15

VIolenza ALLE DONNE

Ddl consenso, salta l'accordo tra maggioranza e opposizione

Manuela Perrone — a pag. 9



Padre Paolo Benanti.
Docente Luiss

ETICA DI FRONTIERA

QUANDO L'ALGORITMO ENTRA IN FATTURA

di Paolo Benanti — a pagina 16

Lavoro 24

Buste paga

Stipendi, nel 2026 la battuta d'arresto

Cristina Casadei — a pag. 26

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600





IL MOMENTO DELLE DUE ROMANE
Roma e i pilastri di Gasperini Sarri, la Lazio e le plusvalenze
Pes e Salomone alle pagine 26 e 29



L'ULTIMO LAVORO DEL CANTANTE
Paradiso e il nuovo album «Composto sul monopattino»
Guadalupe a pagina 25



LE NUOVE LINEE GUIDA DELL'ENAC
Anche i cani di taglia grande potranno salire in aereo
Tempesta a pagina 9

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
immobildream non vende sogni ma soluzioni reali

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
immobildream non vende sogni ma soluzioni reali

San Leonardo da Porto Maurizio

Mercoledì 26 novembre 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 327 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.ilitempo.it



L'islamismo e i «fratelli» del silenzio

DI TOMMASO CERNO

Che ci faceva la sinistra in piazza a fare il tifo per l'imam di Torino Mohamed Shahin espulso dall'Italia? Un fanatico che di religioso ha poco, che inneggia al 7 ottobre, legato alla Fratellanza Musulmana, associazione terroristica che in Europa ha la sua testa in Francia e i tentacoli ormai aperti sull'Italia. Quando Il Tempo ha cominciato la sua inchiesta denunciando legami diretti fra regime di Hamas e zone grigie della nostra politica, la risposta era stata il silenzio. Silenzio da parte del Pd, di M5S e Avs, i partiti che avevano partecipato a incontri pubblici ed eventi insieme a Mohammad Hannoun e ad altri esponenti pro Pal considerati a livello internazionale troppo vicini al regime. Ora al silenzio si sostituisce la mobilitazione. Perché il partito islamista non è un'invenzione de Il Tempo, i canali di finanziamento e di propaganda dal mondo islamico e dall'Europa non sono una suggestione giornalistica. Perché in questo Paese è in atto un disegno per favorire non l'integrazione ma l'islamizzazione di milioni di immigrati a scopo elettorale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

EXPORT

L'Italia punta al mercato dell'Arabia

Ventura a pagina 15

La rete di IslamItaly

LA CANDIDATA DI AVS
Fatayer e quei 5000 voti
Non entra in Regione ma tra sure e Corani in Campania è allarme
a pagina 2

Espulso l'imam di Torino: «Minaccia fondamentalista»
Ecco le prove del suo legame con i Fratelli Musulmani
E in extremis tenta la carta dell'asilo politico
L'organizzazione tra finte moschee e fiumi di denaro vuole instaurare la legge islamica anche in Europa
Dopo i nostri allarmi e le denunce lo Stato passa all'azione
Sorrentino a pagina 2

PARTI LA RACCOLTA FIRME
La sinistra insorge
Protesta in prefettura per chiedere il rilascio del predicatore filo Hamas
a pagina 3

Il Tempo di Osho

Per il «pandoro gate» chiesta la condanna della Ferragni

"Speriamo almeno nell'affidamento in prova ai servizi sociali"
Bruni a pagina 13

DOPO LE REGIONALI

La sinistra e la pax del Vesuvio

Nel day after fine dell'idillio
Conte studia da leader solitario

Fine della festa per il campo largo. Dopo gli abbracci per la vittoria in Campania è già rissa tra Conte ed Elly. Il capo M5S prepara il programma «senza compromessi».
Rosati a pagina 4

DI ANDREA RUGGIERI
È il momento di investire su volti nuovi
a pagina 5

DI LUIGI TIVELLI
Assumere il modello delle Regioni
a pagina 4

L'INTERVENTO DELLA PREMIER

Via libera bipartisan alla legge

Ma il voto in Senato slitta
Meloni: «Allavoro per le donne»

Meloni soddisfatta dell'approvazione all'unanimità in Parlamento del ddl che introduce il reato di femminicidio. Ma slitta in Senato il voto sul consenso.
Di Capua e Manni a pagina 7

LEONE APPROVA IL NUOVO TESTO
Il Papa elogia la monogamia
La Ue: riconoscere le unioni gay
Buzzielli e Capozza a pagina 8

*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) PROROGHE IN ABE. POSSIBILE O.L. 25/10/2025 (LUN) AL 27/10/2025 (M) E AL 28/10/2025 (M) AL 29/10/2025 (M)

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

www.intaxi.it

LO STUPRO DI TOR TRE TESTE

I tre nordafricani fermati respingono le accuse: si cerca un'altra persona. Manca il dna del colpevole

È caccia al «tunisino» violentatore

La ragazza abusata davanti al fidanzato

Oroscopo
Le stelle di Branko
a pagina 30

SANITÀ NEL MIRINO
Attacco hacker russo alla Asl Roma 3
Sito violato due volte in quattro giorni
Sbraga a pagina 22

Una 19enne il 25 ottobre è stata abusata nel parco a Tor Tre Teste davanti al fidanzato. È caccia al violentatore. Fermati tre nordafricani che respingono l'accusa di stupro. Si cerca una quarta persona. «È un tunisino».
Sereni a pagina 19

SCOMPARS

LE STORIE DI CHI ASPETTA ANCORA UNA RISPOSTA

Del lunedì alla domenica dalle 14 alle 16 sul canale 122 del DTT e in streaming su cusanamedia.it

FATTI DI NERA
UN DEMAND SU CUSANO MEDIA



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

La Lega continua a primeggiare nel Veneto con il 36% dei voti contro il 19% di Fdl e il 6% di FI

Carlo Valentini a pag. 8

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IL DOSSIER SULLA MANOVRA 2026 SU



www.italiagoggi.it

Un fisco sempre più hi-tech

I nuovi strumenti digitali hanno reso più efficaci sia la riscossione dei tributi sia le procedure di controllo fiscale. Leo: nostro obiettivo è scongiurare gli accertamenti

«Vogliamo arrivare a scongiurare l'accertamento, dobbiamo lavorare ex ante». Nell'auspicio del viceministro dell'Economia, Maurizio Leo, pronunciato nel corso del convegno svoltosi ieri alla Camera, c'è la grande fiducia accordata dall'amministrazione e dal governo all'uso delle nuove tecnologie. Per Maurizio Casasco: «I nuovi strumenti digitali hanno reso più efficace la riscossione dei tributi e le procedure di controllo fiscale».

Adriano a pag. 32

DOCUFILM

**Montezemolo:
le gare in F1
non fanno
vendere, ma
alimentano il mito**

• *Plazzotta a pag. 17*

Natale (Statale Mi): in Campania il tracollo dei 5stelle. Roberto Fico votato più dai Pd



«Fico ha vinto, il Movimento 5 Stelle ha perso». È quanto accaduto in Campania, ed è il risultato più clamoroso delle ultime regionali per l'elezione dei presidenti di Veneto, Puglia e Campania. Ciascuna delle tre regioni ha confermato la coalizione del governatore uscente, in uno scenario elettorale connotato da forte volatilità. «In Campania, nonostante il candidato governatore fosse pentastellato, i 5 Stelle hanno ridotto il loro consenso di oltre il 70%, passando dal 34,7% delle Politiche al 9,2%. Questo rafforza il Pd di Elly Schlein», dice Paolo Natile, politologo dell'Università Statale di Milano e consulente dell'Istituto di sondaggi Iteos.

Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

Una delle poche certezze condivise da tutti gli economisti è che i dati sull'occupazione, che i datori di lavoro e i lavoratori stessi, hanno come inevitabile conseguenza quella di far aumentare l'inflazione. Uno studio della Federal reserve bank di San Francisco, condotto su un orizzonte di 150 anni di storia economica, demolisce anche questa certezza. Anzi arriva alla conclusione che un aumento medio di 4 punti percentuali dei salari all'implosione fa corrispondere un aumento di 1 punto, e un aumento di 1 punto, di diminuire di un punto percentuale l'occupazione. Questa conclusione, decisamente controintuitiva, viene dimostrata storicamente e spiegata con i riflessi psicologici dei dati, che aumentano l'incertezza delle imprese e i salari, i quali riducono gli investimenti e le spese, producendo così una riduzione della domanda, che produce a sua volta una riduzione della produzione. Qualcuno avvisi Trump.

RITORNO A CASA

**I discendenti
degli emigrati
italiani nelle
Americhe
possono tornare
liberamente
in Italia
per lavorare.
Flussi d'ingresso
non vincolanti**

Cirioli a pag. 39 -

[illegible]

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

LA NAZIONE

Speciale

Ricette di Natale

MERCOLEDÌ 26 novembre 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



LIVORNO I ricordi alla commissione d'inchiesta

Il dramma Moby Prince
«Quella notte in mare ho visto l'inferno»

Dolciotti a pagina 13



TOSCANA Calcio violento

Botte fra ultras
Fioccano Daspo
anche di 10 anni

Celata a pagina 15



Ucraina, accordo più vicino Kiev pronta ma Putin frena

Gli Usa trattano con Mosca, Zelensky potrebbe volare da Trump per definire i punti più critici
Tra i nodi le garanzie di sicurezza col ruolo della Nato, le cessioni territoriali e l'uso degli asset russi

Ottaviani
e Vallerini
alle p. 6 e 7

Veneto, Campania e Puglia
L'esito del voto impatta sui partiti

Effetto Regionali:
nuove frizioni
tra Pd e 5Stelle
Lega preme su FdI

Coppari a pagina 8

Intervista/1 Giovanni Donzelli

«Ma quale spallata
I numeri dicono
che FdI è cresciuta»

Arminio a pagina 9

Intervista/2 Riccardo Ricciardi

«Le vittorie al Sud
sono solo l'inizio
M5s, via al rilancio»

C. Rossi a pagina 9



In piazza contro la violenza E ora il femminicidio è reato

Mentre ieri, nel giorno contro la violenza alle donne, dalle piazze si levava un solo grido («Basta») e a Firenze il nostro giornale guidava il "minuto di rumore" per ribadire lo stop alla sopraffazione di genere, la politica ha dato un segnale di unità e uno di divisione. La Camera ha

detto sì al reato di femminicidio, un segno di «coesione» bipartisan, esulta la premier Meloni. Ma in Senato è saltato il patto Meloni-Schlein sulla norma anti stupro che impone il «consenso» libero.

Colgan, Prosperetti, Giorgi, Palma,
Grazi e Berti da p. 2 a p. 5

DALLE CITTÀ

LIVORNO Gariglio, presidente dell'Authority



Darsena Europa
accelera
«Via ai progetti
di fattibilità»

Filippi a pagina 19

EMPOLI Tavola rotonda agli Agostiniani

«Donne sempre nel mirino
Richieste d'aiuto in aumento»

Servizio in **Cronaca**

EMPOLI Collaborazione tra Comune, Arci, Cora

“Genzone”, 270mila euro
investiti nelle politiche giovanili

Servizio in **Cronaca**

CAPRAIA E LIMITE Cerimonia ufficiale

Stretto il patto
di amicizia
con il Comune
di Sabaudia



Servizio in **Cronaca**



Pandoro gate, la richiesta in aula

Il pm: «A Ferragni
un anno e 8 mesi»

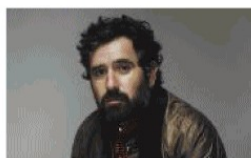
Giorgi a pagina 16



Pesaro, l'ira della vedova

La pista su ghiaccio
ingabbia Pavarotti

Marchionni a pagina 12



Gli inediti e il nuovo album

Milva mai sentita
Paradiso apre casa

Servizio a pagina 22

FEBBRE e DOLORI INFLUENZALI

CONGESTIONE NASALE

VIVINDUO

FEBBRE e CONGESTIONE NASALE

può iniziare ad agire dopo 15 MINUTI

A. MENARINI



la Repubblica


Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

R50

DOMANI IN EDICOLA

d Uscita anticipata
Dalla moda al design
l'ossessione del cibo

R sport
Champions, Napoli ok
La Juve vince soffrendo

di AZZI e GAMBÀ
alle pagine 38 e 39

Mercoledì
26 novembre 2025

Anno 50 - N° 280

Oggi con Salute e Libro
"I gialli di Natale - Recami"

In Italia €2,50

Legge contro lo stupro dietrofront della destra

Sì bipartisan al reato di femminicidio, ma Lega e FdI fanno saltare la riforma sul consenso della donna. Schlein a Meloni: violati i patti

Chi ha perso
le regionali

di MASSIMO ADINOLFI

I numeri da conteggiare, le parole per raccontare. I numeri dicono che la tornata delle regionali è finita in parità. Gli schieramenti hanno confermato le posizioni: al centrosinistra Puglia, Campania e Toscana che stavano già nel campo largo; al centrodestra Veneto, Marche e Calabria che erano già guidate dalle forze di governo. Si deve raffinare l'analisi, guardare ai voti di lista ma anche ai voti assoluti, nascosti dalle percentuali ma che danno la misura della voragine apertasi tra il Paese reale e la sua rappresentanza politica (e misura anche dell'arretramento del centrodestra) e però si può mettere un punto così: tre regioni a testa, maggioranze uscenti riconfermate, e business as usual. Invece no, le parole danno un significato diverso a queste elezioni.

continua a pagina 17

La destra affossa la legge contro lo stupro. Il reato di femminicidio ottiene il via libera unanime alla Camera. Ma nelle stesse ore, in commissione Giustizia del Senato, la riforma del reato di violenza sessuale con l'introduzione del concetto di consenso "libero e attuale", sfuma. Una delle poche leggi bipartisan, su cui si erano spese Giorgia Meloni e Elly Schlein, viene rinviata a data da destinarsi. Uno stop inatteso da parte della Lega, che ha chiesto un supplemento d'indagine coinvolgendo gli alleati di Fratelli d'Italia.

di TOMMASO CIRIACO, MARIA NOVELLA DE LUCA e VIOLA GIANNOLI
alle pagine 2 e 3

LE INTERVISTE


Salvini: "Avanti così
ma per la Lombardia
non ho alcuna fretta"

di LORENZO DE CICCO

a pagina 7


Conte: "La coalizione
per le politiche
solo dopo l'estate"

di FRANCESCO BEI

a pagina 5



LA GUERRA IN UCRAINA

Zelensky apre al piano Trump
e l'invio Usa vola da Putin

di ANDREA BONANNI

È difficile prevedere se la nuova iniziativa di pace per mettere fine all'aggressione russa in Ucraina avrà successo. Quello che è certo è che, per la seconda volta, Trump e Putin hanno cercato di imporre una soluzione diplomatica vessatoria passando sulla testa dell'Europa e di Kiev.

a pagina 17. Servizi da pagina 12 a pagina 15



Edizioni Settecolori


La vita straordinaria di
Richard Sorge, la più
grande spia del XX secolo,
ricostruita come mai
prima d'ora.

La spia perfetta
di Owen Matthews

Giovedì 27 novembre ore 18.30
Libreria Spazio Sette
Via dei Barbieri 7 - Roma
Dialoga con l'autore
Carlos D'Ercole

In libreria
www.settecolori.it

Il sogno
di rottamare
gli adulti

LE IDEE

di ELENA STANCANELLI

Ho una notizia per i riduzionisti in ascolto: l'università di Cambridge ha stabilito che se dovessimo dar retta soltanto al cervello, il tempo della nostra vita che va dai 9 ai 32 anni sarebbe un'unica età. E quell'età si chiamerebbe adolescenza. Ventitré anni di frenetico attivismo, neuroni che se la spassano, sinapsi sempre all'erta, materia cerebrale che cresce.

a pagina 27 con un servizio di DUSI


Truffa pandorogate
i pm: 1 anno e 8 mesi
per Chiara Ferragni

di DI RAIMONDO e MANACORDA

a pagina 23

Musetti: "Mi amano
perché gioco
fuori dal coro"

IL PERSONAGGIO

di EMANUELA AUDISIO



È il nuovo Zorro della racchetta. Lo vogliono così: vendicatore elegante. Il ragazzo vintage, venuto dal passato a punire chi sfregia il tennis con colpi superpersonici.

a pagina 41

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 4,50

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

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 8 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@amanzoni.it



IL CASO

Quei bimbi nel bosco e l'errore di credere di sapere cos'è l'amore

ASSIANEUMANN DAYAN — PAGINA 21



IL CALCIO

Juve, vittoria batticuore in Norvegia
Continua la corsa Champions

BARILLÀ, RIVA — ALLE PAGINE 34 E 35



2,50 € (CON SALUTE IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) // ANNO 159 // N. 326 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB - TO // WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 26 NOVEMBRE 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

DONALD: INCONTRERÒ ZELENKY E LO ZAR SOLO A INTESA FATTA. E WITKOFF VOLA IN RUSSIA

Trump: vicini alla pace Ma Putin rifiuta il piano

Il presidente Usa: Ucraina d'accordo sui 19 punti. Mosca continua i raid

L'ANALISI

Chi ha fatto i conti
senza il Cremlino

STEFANO STEFANINI

All'appello manca solo la Russia. Tutti gli altri d'accordo. La pace in Ucraina è vicina. Lo dicono gli americani. Al coro non si unisce però la voce russa. — PAGINA 3

BRESOLIN, PACI, SEMPRINI, TORTELLO

«Siamo molto vicini a un accordo. L'Ucraina accetta il piano di pace il 19 punti» dice Trump. Ma Putin non ci sta. TURI — PAGINE 2-7

Se l'odio per gli ebrei
si riversa sull'Europa

MAREKHALTER — PAGINA 8

IL RETROSCENA

E Meloni si allontana
dai Volenterosi

ILARIO LOMBARDO

Per Giorgia Meloni è tempo di riflettere sulla possibilità di liquidare i Volenterosi. La presidente del Consiglio è convinta che non abbiano più molto senso. — PAGINE 6 E 7

PASSA LA NORMA SUL FEMMINICIDIO, MA SALTA IL PATTO BIPARTISAN SU STUPRO E CONSENSO

Difese soltanto a metà

ELEONORA CAMILLI



Lo sgambetto post elettorale

FRANCESCO MALFETANO — PAGINA 11

Uomini, parlate con i vostri figli

VIOLE ARDONE — PAGINA 18

Nella foto una performance organizzata dal Telefono Rosa e dalla Compagnia Nazionale del Balletto BUCCI — PAGINE 10-11

LA POLITICA



Schlein: noi pronti
a governare
Zaia avvisa Salvini

CARRATELLI, FESTUCCIA

Duecentotremila cinquantotto preferenze. Da lunedì scorso Luca Zaia è il candidato più votato alle elezioni regionali. «Nel mio partito e tra gli alleati d'ora in poi è chiaro il mio peso» dice a La Stampa il governatore uscente del Veneto. Ma intanto anche la segretaria del Pd, Elly Schlein, il giorno dopo le vittorie nelle urne in Campania e Puglia, abbandona la consueta scaramanzia e avverte. «Siamo pronti ad andare al governo nel 2027». — PAGINE 14, 15 E 17

L'INTERVISTA

Ghisleri: la sinistra
non «ruba» a destra

ALESSANDRO BARBERA

Le regionali non hanno spostato elettori da destra a sinistra, dice Alessandro Ghisleri, e il test elettorale non dà indicazioni a livello nazionale. — PAGINA 15

IL COMMENTO

Giorgia e l'esercito
senza generali

ALESSANDRO DE ANGELIS

Prima foto, la Campania. Dice tutto il 19% di Fdi su Napoli. Lì il coordinatore cittadino è Marco Nonno, «camerata di sicura fede». MONTICELLI — PAGINE 16 E 17

L'ECONOMIA

Bilanci, l'Europa
promuove l'Italia
Il miraggio
delle riforme

STEFANO LEPRİ

Alla prova le nuove regole di bilancio europee si sono rivelate abbastanza facili da rispettare: erano del tutto fuori luogo i timori espressi quando furono negoziate. L'Italia è riuscita a rispettare il parametro principale, quello della spesa, senza sforzi eccessivi. Altri Paesi otterranno indulgenza per una aggiunta normativa che si è fatta poi la clausola di salvaguardia per le spese militari. Nello stesso tempo, occorre osservare che quell'apparato di regole, a poco più di un anno dall'adozione, appare già invecchiato. — PAGINA 26

LA 500 IBRIDA A MIRAFIORI

Elkann alla Ue
«Sull'elettrico
ora le regole
vanno cambiate»

CLAUDIA LUISE



Le diplomazie sono al lavoro. Si avvicina il 10 dicembre, quando la Commissione Ue guidata da Ursula von der Leyen a Bruxelles dovrebbe indicare le nuove norme e la nuova strada verso la transizione. E l'avvio della produzione della nuova 500 ibrida è l'occasione per ribadire la necessità di cambiare le norme che, per il presidente di Stellantis John Elkann, «sembrano non riconoscono la realtà sul campo». — PAGINA 27

Buongiorno

L'Algeria dista da noi nove secoli che si coprono in due ore di volo, quelle necessarie da qui, Roma, per raggiungere Algeri dove poco più di un anno fa è stato arrestato Boualem Sansal, 76 anni, scrittore colpevole di pensarla diversamente dal regime islamico. Ora ha raccontato al Figaro i dettagli del giorno — un anno fa, nove secoli fa — in cui venne fermato all'atterraggio e privato della libertà. Lo bloccarono, gli chiesero il passaporto, controllarono i terminali, chiamarono un agente che lo invitò a seguirlo, lo condusse nei sotterranei dell'aeroporto, lo chiuse dentro una stanza, erano le 5 del pomeriggio, e fino all'una del mattino non accadde nulla, dopo l'una arrivò un gruppo non in divisa che lo ammanettò, lo portò fuori dall'aeroporto, lo incappucciò dentro una macchina, in un'ora di viaggio erano arrivati alla prigione, Sansal dovette spogliarsi, consegnare la borsa e il telefono, per 6 giorni restò in una stanza vuota, senza materasso e senza finestra, per 6 giorni lo interrogarono otto o dieci ore al giorno. Per 6 giorni senza status legale. Non sapeva né di che cosa era accusato né chi lo accusava né in forza di quale autorità. Sono trascorsi nove secoli da quando in Inghilterra è stata posta la pietra angolare su cui saranno poi edificate le democrazie occidentali: i principi dell'habeas corpus, ovvero dell'inviolabilità personale se non davanti a un'accusa precisa, formulata da un pubblico ufficiale e vagliata da un magistrato. Nove secoli e due ore di volo. Lo dico per chi si lagna della democrazia e non va a votare perché tanto poi non cambia niente.

Nove secoli e due ore

MATTIA FELTRI

**BANCA
DI ASTI**

bancadiasti.it

**BANCA
DI ASTI**

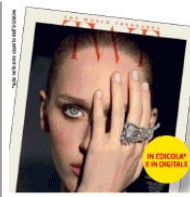
bancadiasti.it



Adidas cede il 35% da inizio anno, ma ora Barclays alza le previsioni

Migliaccio in MF Fashion
Manovra, il Pd vuole scudo per i clienti di banche e assicurazioni

Messia a pagina 4



Anno XXXVII n. 232
Mercoledì 26 Novembre 2025

€2,00 *Classeditori*



VALLEVERDE

Con MF Magazine for Flashform 125 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con The Luxury Agenda a € 12,00 (€ 2,00 + € 10,00) - Con Guida alle professioni creative a € 4,00 (€ 2,00 + € 2,00) - Con Best Italian Hospitality 2025 a € 5,50 (€ 2,00 + € 3,50) - Con Giornale Top World Traveler 2025 a € 25,00 (€ 2,00 + € 23,00) Spedite in A.P. art. 1 c. 1 L. 48/04, DCB Milano - L.R. 1/0 - Ch. 4,00 Francia € 3,00
FTSE MIB +0,95% 42.699 DOW JONES +1,20% 47.008 NASDAQ +0,45% 22.974** DAX +0,97% 23.465 SPREAD 73 (-2) €/\$ 1,1551**
** Dati aggiornati alle ore 19,30

PIAZZA AFFARI +0,95%, BALZO DEI TITOLI LEGATI ALLE RICOSTRUZIONI

La pace spinge il cemento

L'ipotesi che l'Ucraina accetti il piano Usa per la fine della guerra galvanizza Buzzi (+6%), Cementir (+3%) e la tedesca Heidelberg (+6,5%). Sale Wall Street
FARO BCE SUI BILANCI DI DEUTSCHE BANK DOPO LE ACCUSE DI UN EX MANAGER

Qualtieri e Venini alle pagine 3 e 11



SALVATAGGIO DIFFICILE

Per Banca Progetto le stime peggiorano e il buco si allarga a 700 milioni di euro

Qualtieri a pagina 13

SERVONO 159 MILIONI

Per coprire 5 anni di perdite ricapitalizzata la Pedemontana

Giacobino a pagina 18

IN VISTA DI NUOVI SOCI

Angelini crea una holding a capo dei business pharma e tecnologie

Deugeni a pagina 7



Rilassati. Abbiamo un piano che investe per te.

Con le **soluzioni di investimento graduale** di Anima, puoi far crescere i tuoi risparmi senza rinunciare alle tue passioni. Grazie ai **Piani di Accumulo del Capitale** e alle **soluzioni chiavi in mano**, entri nei mercati in modo progressivo, distribuendo gli investimenti nel tempo, mediando i prezzi di ingresso e limitando l'impatto della volatilità. Noi ci occupiamo della gestione, tu puoi dedicarti a ciò che ami. Mentre ti rilassi, i tuoi risparmi lavorano per te.

Scopri tutte le soluzioni di Anima su tempo.animasgr.it



Gli **under 31** che, dal 1/10 al 31/12/25, sottoscrivono un PAC o un PASS su fondi comuni di Anima Sgr sono **esenti dal pagamento del diritto fisso sul primo versamento***

* L'offerta è riservata a tutti i sottoscrittori che non avranno ancora compiuto - al 1° ottobre 2025 - 31 anni e che siano mono intestatari o primi cointestatari del PAC o del PASS



ANIMA Holding premiata come Miglior gestore e Miglior gestore ESG Fondi Italiani "Big" - Primo classificato al Premio Alto Rendimento 2024 del Sole 24ORE



Sigillo rilasciato dall'Istituto Tedesco ITQF a fronte di un corrispettivo per una licenza annuale. Per maggiori informazioni sui risultati della ricerca e sulla metodologia consultare www.istituto-qualita.com

Questa è una comunicazione di marketing. Si prega di consultare il Prospetto, il Documento contenente le informazioni chiave (KID), il Regolamento di gestione e il Modulo di sottoscrizione prima di prendere una decisione finale di investimento. Questi documenti, che descrivono anche i diritti degli investitori, possono essere ottenuti in qualsiasi tempo, gratuitamente sul sito web di ANIMA e presso i soggetti incaricati del collocamento. È, inoltre, possibile ottenere copie cartacee di questi documenti presso ANIMA su richiesta. I KID sono disponibili nella lingua ufficiale locale del paese di distribuzione. Il Prospetto è disponibile in italiano. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di appropriatezza o adeguatezza prevista dalla normativa vigente. ANIMA si riserva il diritto di modificare in ogni momento le informazioni riportate. Il **valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire**, e al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.

ANIMA
Più valore al tuo domani

Riforma portuale, l'appello del lavoro: "Modello Genova sia il riferimento"

Il convegno organizzato al Club dei Carbonai da Officine Sampierdarenesi Un invito alle istituzioni locali a fare quadrato attorno al "modello Genova" della portualità facendo valere il "peso" dei nostri traffici affinché possa essere base della riforma portuale della quale si discute in queste settimane. È quanto emerge tra le righe del convegno organizzato da Officine Sampierdarenesi che ha messo attorno a un tavolo il console della compagnia Unica, esperti di economia marittima, sindacati. Una riforma che qualcuno definisce l'Araba Fenice ma che, una volta che sarà concretizzata, potrà cambiare gli equilibri della portualità italiana. La prima cosa che si nota, spiega Antonio Benvenuti, Console della Compagnia Unica, riguardo alla bozza di disegno di legge di riforma portuale, è l'assenza totale del tema del lavoro. «L'articolo 17, che riguarda i fornitori di lavoro portuale temporaneo, non è trattato minimamente - spiega - perché ch3 questa è una bozza modificabile ma questo tema non è proprio presente. Anche perché si è verificata una frammentazione del lavoro temporaneo che fa paura, tanto che alcuni studi hanno definito il lavoro portuale temporaneo come un "Far West". Anche perché a differenza dei dipendenti dei terminal i soci della Compagnia non hanno le stesse garanzie e devono cercare di ottenerle e valorizzare il modello genovese esistente, che fornisce professionalità e flessibilità». Il tutto, fa notare Benvenuti, in un contesto politico che vede rapporti di forza anche all'interno della maggioranza. A sollevare qualche dubbio anche Gian Enzo Duci, docente presso l'Università di Genova ed ex presidente di Federagenti, che parla di una riforma che risulta essere molto centralista, e: «Questo è un paradosso, spiega poiché il Ministro e il Viceministro appartengono a un partito che storicamente ha fatto del federalismo il suo baluardo. Duci, comunque, riconosce che un soggetto centrale, la Porti D'Italia SpA, era necessario, soprattutto per trattare con i colossi internazionali e transnazionali che faticano a confrontarsi con la singola Autorità Portuale. Perplesità che vengono espresse anche da Davide Maresca, docente di Diritto della Concorrenza all'Università di Genova, che nutre anche qualche dubbio di natura giuridica riguardo all'utilizzo della "S.p.A." come fulcro della riforma portuale. In particolare per quanto concerne il suo finanziamento e le sue finalità operative. La S.p.A., infatti, dovrebbe occuparsi della realizzazione delle opere portuali e della manutenzione straordinaria. E Maresca evidenzia come gran parte delle opere maggiori in Italia (come la Diga di Genova) siano già finanziate e finalizzate nei procedimenti. Se l'oggetto dell'investimento non esiste concretamente, l'uso dello strumento societario rischia di essere illegittimo. Una bozza che Luigi Robba, ex direttore di Assiterminal ed ex segretario generale di **Assoporti**, ha definito uno "stravolgimento dell'impianto dell'architettura della Legge 84/94" con "Porti d'Italia S.p.A.", che si interpone gerarchicamente tra il Ministero e le AdSP e che



11/25/2025 16:02

di Fabrizio Cernigoi

Il convegno organizzato al Club dei Carbonai da Officine Sampierdarenesi Un invito alle istituzioni locali a fare quadrato attorno al "modello Genova" della portualità facendo valere il "peso" dei nostri traffici affinché possa essere base della riforma portuale della quale si discute in queste settimane. È quanto emerge tra le righe del convegno organizzato da Officine Sampierdarenesi che ha messo attorno a un tavolo il console della compagnia Unica, esperti di economia marittima, sindacati. Una riforma che qualcuno definisce l'Araba Fenice ma che, una volta che sarà concretizzata, potrà cambiare gli equilibri della portualità italiana. La prima cosa che si nota, spiega Antonio Benvenuti, Console della Compagnia Unica, riguardo alla bozza di disegno di legge di riforma portuale, è l'assenza totale del tema del lavoro. «L'articolo 17, che riguarda i fornitori di lavoro portuale temporaneo, non è trattato minimamente - spiega - perché ch3 questa è una bozza modificabile ma questo tema non è proprio presente. Anche perché si è verificata una frammentazione del lavoro temporaneo che fa paura, tanto che alcuni studi hanno definito il lavoro portuale temporaneo come un "Far West". Anche perché a differenza dei dipendenti dei terminal i soci della Compagnia non hanno le stesse garanzie e devono cercare di ottenerle e valorizzare il modello genovese esistente, che fornisce professionalità e flessibilità». Il tutto, fa notare Benvenuti, in un contesto politico che vede rapporti di forza anche all'interno della maggioranza. A sollevare qualche dubbio anche Gian Enzo Duci, docente presso l'Università di Genova ed ex presidente di Federagenti, che parla di una riforma che risulta essere molto centralista, e: «Questo è un paradosso, spiega poiché il Ministro e il Viceministro appartengono a un partito che storicamente ha fatto del federalismo il suo baluardo. Duci, comunque, riconosce che un soggetto centrale, la Porti D'Italia SpA, era necessario, soprattutto per trattare con i colossi internazionali e

si finanzia attraverso un "prelievo forzoso" di entrate significative, inclusi canoni concessori e tasse, attaccando l'autonomia funzionale ed economica delle Autorità di Sistema Portuale. A questo si aggiungono le critiche dei sindacati, presenti Marco Pietrasanta di Filt Cgil, Mauro Scognamillo di Fit Cisl e Stefano Degl'innocenti di Uiltrasporti, che denunciano di non essere stati chiamati in causa e ritengono fondamentale che il Ministero convochi tavoli di discussione. Le preoccupazioni, infatti, riguardano i dipendenti delle Autorità Portuali, il cui ruolo e destino, inclusi possibili trasferimenti (stimati tra 100 e 400 lavoratori), rimangono indefiniti. E poi il lavoro temporaneo (Art. 17) non è minimamente trattato e versa in una "frammentazione che fa paura", e la riforma non affronta la creazione di un Fondo per il prepensionamento per i portuali.

Riforma portuale, l'appello del lavoro: "Modello Genova sia il riferimento"

Un invito alle istituzioni locali a fare quadrato attorno al "modello Genova" della portualità facendo valere il "peso" dei nostri traffici affinché possa essere base della riforma portuale della quale si discute in queste settimane. È quanto emerge tra le righe del convegno organizzato da Officine Sampierdeneresi che ha messo attorno a un tavolo il console della compagnia Unica, esperti di economia marittima, sindacati. Una riforma che qualcuno definisce l'Araba Fenice ma che, una volta che sarà concretizzata, potrà cambiare gli equilibri della portualità italiana. La prima cosa che si nota, spiega Antonio Benvenuti, Console della Compagnia Unica, riguardo alla bozza di disegno di legge di riforma portuale, è l'assenza totale del tema del lavoro. «L'articolo 17, che riguarda i fornitori di lavoro portuale temporaneo, non è trattato minimamente - spiega - perché ch3 questa è una bozza modificabile ma questo tema non è proprio presente. Anche perché si è verificata una frammentazione del lavoro temporaneo che fa paura, tanto che alcuni studi hanno definito il lavoro portuale temporaneo come un "Far West". Anche perché a differenza dei dipendenti dei terminal i soci della Compagnia non hanno le stesse garanzie e devono cercare di ottenerle e valorizzare il modello genovese esistente, che fornisce professionalità e flessibilità». Il tutto, fa notare Benvenuti, in un contesto politico che vede rapporti di forza anche all'interno della maggioranza. A sollevare qualche dubbio anche Gian Enzo Duci, docente presso l'Università di Genova ed ex presidente di Federagenti, che parla di una riforma che risulta essere molto centralista, e: «Questo è un paradosso, spiega poiché il Ministro e il Viceministro appartengono a un partito che storicamente ha fatto del federalismo il suo baluardo. Duci, comunque, riconosce che un soggetto centrale, la Porti D'Italia SpA, era necessario, soprattutto per trattare con i colossi internazionali e transnazionali che faticano a confrontarsi con la singola Autorità Portuale. Perplesità che vengono espresse anche da Davide Maresca, docente di Diritto della Concorrenza all'Università di Genova, che nutre anche qualche dubbio di natura giuridica riguardo all'utilizzo della "S.p.A." come fulcro della riforma portuale. In particolare per quanto concerne il suo finanziamento e le sue finalità operative. La S.p.A., infatti, dovrebbe occuparsi della realizzazione delle opere portuali e della manutenzione straordinaria. E Maresca evidenzia come gran parte delle opere maggiori in Italia (come la Diga di Genova) siano già finanziate e finalizzate nei procedimenti. Se l'oggetto dell'investimento non esiste concretamente, l'uso dello strumento societario rischia di essere illegittimo. Una bozza che Luigi Robba, ex direttore di Assiterminal ed ex segretario generale di **Assoporti**, ha definito uno "stravolgimento dell'impianto dell'architettura della Legge 84/94" con "Porti d'Italia S.p.A.", che si interpone gerarchicamente tra il Ministero e le AdSP e che si finanzia attraverso un "prelievo forzoso" di entrate significative, inclusi canoni concessori e



11/25/2025 21:02

Un invito alle istituzioni locali a fare quadrato attorno al "modello Genova" della portualità facendo valere il "peso" dei nostri traffici affinché possa essere base della riforma portuale della quale si discute in queste settimane. È quanto emerge tra le righe del convegno organizzato da Officine Sampierdeneresi che ha messo attorno a un tavolo il console della compagnia Unica, esperti di economia marittima, sindacati. Una riforma che qualcuno definisce l'Araba Fenice ma che, una volta che sarà concretizzata, potrà cambiare gli equilibri della portualità italiana. La prima cosa che si nota, spiega Antonio Benvenuti, Console della Compagnia Unica, riguardo alla bozza di disegno di legge di riforma portuale, è l'assenza totale del tema del lavoro. «L'articolo 17, che riguarda i fornitori di lavoro portuale temporaneo, non è trattato minimamente - spiega - perché ch3 questa è una bozza modificabile ma questo tema non è proprio presente. Anche perché si è verificata una frammentazione del lavoro temporaneo che fa paura, tanto che alcuni studi hanno definito il lavoro portuale temporaneo come un "Far West". Anche perché a differenza dei dipendenti dei terminal i soci della Compagnia non hanno le stesse garanzie e devono cercare di ottenerle e valorizzare il modello genovese esistente, che fornisce professionalità e flessibilità». Il tutto, fa notare Benvenuti, in un contesto politico che vede rapporti di forza anche all'interno della maggioranza. A sollevare qualche dubbio anche Gian Enzo Duci, docente presso l'Università di Genova ed ex presidente di Federagenti, che parla di una riforma che risulta essere molto centralista, e: «Questo è un paradosso, spiega poiché il Ministro e il Viceministro appartengono a un partito che storicamente ha fatto del federalismo il suo baluardo. Duci, comunque, riconosce che un soggetto centrale, la Porti D'Italia SpA, era necessario, soprattutto per trattare con i colossi internazionali e transnazionali che faticano a confrontarsi con la singola Autorità Portuale. Perplesità che vengono espresse anche da Davide Maresca, docente di Diritto della Concorrenza all'Università di Genova, che nutre anche qualche dubbio di natura giuridica riguardo all'utilizzo della "S.p.A." come fulcro della riforma portuale. In particolare per quanto concerne il suo finanziamento e le sue finalità operative. La S.p.A., infatti, dovrebbe occuparsi della realizzazione delle opere portuali e della manutenzione straordinaria. E Maresca evidenzia come gran parte delle opere maggiori in Italia (come la Diga di Genova) siano già finanziate e finalizzate nei procedimenti. Se l'oggetto dell'investimento non esiste concretamente, l'uso dello strumento societario rischia di essere illegittimo. Una bozza che Luigi Robba, ex direttore di Assiterminal ed ex segretario generale di **Assoporti**, ha definito uno "stravolgimento dell'impianto dell'architettura della Legge 84/94" con "Porti d'Italia S.p.A.", che si interpone gerarchicamente tra il Ministero e le AdSP e che si finanzia attraverso un "prelievo forzoso" di entrate significative, inclusi canoni concessori e

Msn

Primo Piano

tasse, attaccando l'autonomia funzionale ed economica delle Autorità di Sistema Portuale. A questo si aggiungono le critiche dei sindacati, presenti Marco Pietrasanta di Filt Cgil, Mauro Scognamiglio di Fit Cisl e Stefano Degl'innocenti di Uiltrasporti, che denunciano di non essere stati chiamati in causa e ritengono fondamentale che il Ministero convochi tavoli di discussione. Le preoccupazioni, infatti, riguardano i dipendenti delle Autorità Portuali, il cui ruolo e destino, inclusi possibili trasferimenti (stimati tra 100 e 400 lavoratori), rimangono indefiniti. E poi il lavoro temporaneo (Art. 17) non è minimamente trattato e versa in una "frammentazione che fa paura", e la riforma non affronta la creazione di un Fondo per il prepensionamento per i portuali.

Agenparl

Trieste

Esteri. Loperfido (FDI): presentata nascita Gruppo parlamentare Imec, corridoio di relazioni e cooperazione

(AGENPARL) - Tue 25 November 2025 Esteri. Loperfido (FDI): presentata nascita Gruppo parlamentare Imec, corridoio di relazioni e cooperazione "Alla presenza delle Ambasciate di Cipro, Egitto, India, Israele e dei rappresentanti diplomatici di Francia, Germania e Stati Uniti, abbiamo presentato la nascita del Gruppo Interparlamentare IMEC. Un'iniziativa parlamentare - promossa dai colleghi Giordano e Formentini - che sostiene un progetto, l'IMEC, che non è soltanto una rotta commerciale, ma un vero corridoio di relazioni culturali, cooperazione tecnologica e collaborazione per l'innovazione. Un asse che parte dall'India, attraversa il Medio Oriente e risale l'Adriatico per connettersi con il Nord Europa, trovando in **Trieste** il proprio snodo naturale. In questo quadro, la posizione del Friuli Venezia Giulia e del **Porto di Trieste** può diventare decisiva. Un ruolo strategico capace di generare nuove opportunità economiche, culturali e diplomatiche, aprendo una stagione di rinnovata centralità per la nostra Regione". Lo dichiara il deputato di Fratelli d'Italia Emanuele Loperfido, segretario in Commissione Affari esteri. Ufficio stampa Fratelli d'Italia Camera dei deputati 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

Esteri. Loperfido (FDI): presentata nascita Gruppo parlamentare Imec, corridoio di relazioni e cooperazione

11/25/2025 14:12

(AGENPARL) - Tue 25 November 2025 Esteri. Loperfido (FDI): presentata nascita Gruppo parlamentare Imec, corridoio di relazioni e cooperazione "Alla presenza delle Ambasciate di Cipro, Egitto, India, Israele e dei rappresentanti diplomatici di Francia, Germania e Stati Uniti, abbiamo presentato la nascita del Gruppo Interparlamentare IMEC. Un'iniziativa parlamentare - promossa dai colleghi Giordano e Formentini - che sostiene un progetto, l'IMEC, che non è soltanto una rotta commerciale, ma un vero corridoio di relazioni culturali, cooperazione tecnologica e collaborazione per l'innovazione. Un asse che parte dall'India, attraversa il Medio Oriente e risale l'Adriatico per connettersi con il Nord Europa, trovando in Trieste il proprio snodo naturale. In questo quadro, la posizione del Friuli Venezia Giulia e del Porto di Trieste può diventare decisiva. Un ruolo strategico capace di generare nuove opportunità economiche, culturali e diplomatiche, aprendo una stagione di rinnovata centralità per la nostra Regione". Lo dichiara il deputato di Fratelli d'Italia Emanuele Loperfido, segretario in Commissione Affari esteri. Ufficio stampa Fratelli d'Italia Camera dei deputati 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

Trieste

IMEC, Dreosto (Lega): Bene intergruppo parlamentare. Ora affare assegnato anche al Senato

(AGENPARL) - Tue 25 November 2025 IMEC, Dreosto (Lega): Bene intergruppo parlamentare. Ora affare assegnato anche al Senato Roma, 25 nov. - "L'IMEC è un dossier strategico per l'Italia e per i territori del Nord-Est. Per questo oggi ho voluto dare tutto il mio supporto alla nascita dell'Intergruppo parlamentare promosso dall'onorevole Paolo Formentini che ha ad oggetto questo corridoio fondamentale. Un progetto che seguo da anni, sin da quando mi sono recato in India dove ho ribadito più volte il ruolo centrale del Friuli-Venezia Giulia e del **porto di Trieste** come porte d'ingresso europee lungo i corridoi globali. Inoltre, quest'oggi l'ufficio di Presidenza della Commissione Esteri del Senato ha condiviso la mia proposta di istituire un affare assegnato sulla Via del Cotone. L'Italia deve essere protagonista di questa visione che unisce India, Medio Oriente, Israele e Europa, creando nuove opportunità per competitività, sicurezza e sviluppo dei nostri territori e porti". Così in una nota il senatore e segretario della Lega FVG Marco Dreosto. Ufficio stampa Lega Senato 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

IMEC, Dreosto (Lega): Bene intergruppo parlamentare. Ora affare assegnato anche al Senato

11/25/2025 15:25

(AGENPARL) - Tue 25 November 2025 IMEC, Dreosto (Lega): Bene intergruppo parlamentare. Ora affare assegnato anche al Senato Roma, 25 nov. - "L'IMEC è un dossier strategico per l'Italia e per i territori del Nord-Est. Per questo oggi ho voluto dare tutto il mio supporto alla nascita dell'Intergruppo parlamentare promosso dall'onorevole Paolo Formentini che ha ad oggetto questo corridoio fondamentale. Un progetto che seguo da anni, sin da quando mi sono recato in India dove ho ribadito più volte il ruolo centrale del Friuli-Venezia Giulia e del porto di Trieste come porte d'ingresso europee lungo i corridoi globali. Inoltre, quest'oggi l'ufficio di Presidenza della Commissione Esteri del Senato ha condiviso la mia proposta di istituire un affare assegnato sulla Via del Cotone. L'Italia deve essere protagonista di questa visione che unisce India, Medio Oriente, Israele e Europa, creando nuove opportunità per competitività, sicurezza e sviluppo dei nostri territori e porti". Così in una nota il senatore e segretario della Lega FVG Marco Dreosto. Ufficio stampa Lega Senato Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Δ Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

FDI - FRATELLI D'ITALIA * CAMERA: «ESTERI. LOPERFIDO (FDI): PRESENTATA NASCITA GRUPPO PARLAMENTARE IMEC, CORRIDOIO DI RELAZIONI E COOPERAZIONE»

Alla presenza delle Ambasciate di Cipro, Egitto, India, Israele e dei rappresentanti diplomatici di Francia, Germania e Stati Uniti, è stata presentata la nascita del Gruppo Interparlamentare IMEC. Si tratta di un'iniziativa parlamentare - promossa dai colleghi Giordano e Formentini - che sostiene un progetto, l'IMEC, che non è soltanto una rotta commerciale, ma un vero corridoio di relazioni culturali, cooperazione tecnologica e collaborazione per l'innovazione. Un asse che parte dall'India, attraversa il Medio Oriente e risale l'Adriatico per connettersi con il Nord Europa, trovando in **Trieste** il proprio snodo naturale. In questo quadro, la posizione del Friuli Venezia Giulia e del **Porto** di **Trieste** può diventare decisiva. Un ruolo strategico capace di generare nuove opportunità economiche, culturali e diplomatiche, aprendo una stagione di rinnovata centralità per la Regione. Lo ha dichiarato il deputato di Fratelli d'Italia Emanuele Loperfido, segretario in Commissione Affari esteri.

Agenzia Giornalistica Opinione

FDI - FRATELLI D'ITALIA * CAMERA: «ESTERI. LOPERFIDO (FDI): PRESENTATA NASCITA GRUPPO PARLAMENTARE IMEC, CORRIDOIO DI RELAZIONI E COOPERAZIONE»



11/25/2025 14:22

Alla presenza delle Ambasciate di Cipro, Egitto, India, Israele e dei rappresentanti diplomatici di Francia, Germania e Stati Uniti, è stata presentata la nascita del Gruppo Interparlamentare IMEC. Si tratta di un'iniziativa parlamentare - promossa dai colleghi Giordano e Formentini - che sostiene un progetto, l'IMEC, che non è soltanto una rotta commerciale, ma un vero corridoio di relazioni culturali, cooperazione tecnologica e collaborazione per l'innovazione. Un asse che parte dall'India, attraversa il Medio Oriente e risale l'Adriatico per connettersi con il Nord Europa, trovando in Trieste il proprio snodo naturale. In questo quadro, la posizione del Friuli Venezia Giulia e del Porto di Trieste può diventare decisiva. Un ruolo strategico capace di generare nuove opportunità economiche, culturali e diplomatiche, aprendo una stagione di rinnovata centralità per la Regione. Lo ha dichiarato il deputato di Fratelli d'Italia Emanuele Loperfido, segretario in Commissione Affari esteri.

Trieste Prima

Trieste

Corridoio Imec, intergruppo parlamentare strategico per porto franco Trieste

La senatrice del Pd Tatjana Rojc ha spiegato che sulla Via del cotone "sarà cruciale il ruolo del **Porto** di **Trieste**, soprattutto se gli sarà concessa l'extraterritorialità" oltre alla "stabilità del Canale di Suez". "La nascita dell'intergruppo parlamentare dedicato al corridoio indo-mediterraneo, la futura 'Golden Road' che mira a rafforzare i collegamenti tra India, Medio Oriente e Mediterraneo e i mercati dell'Europa centrale e orientale, è una scelta strategica di particolare rilevanza e vi ho aderito convintamente". Lo ha detto oggi la segretaria della commissione Politiche Ue del Senato Tatjana Rojc (Pd), alla conferenza stampa alla Camera, in cui è stata annunciata la nascita dell'intergruppo parlamentare per il corridoio indomediterraneo. La senatrice ha sottolineato la "necessità di giungere molto presto a una stabilità del Canale di Suez quale snodo centrale per i traffici tra Europa e Oriente" e ha altresì ribadito che "in questo contesto diventa improcrastinabile l'impegno dell'Europa, e segnatamente del nostro Paese, per l'allargamento ai Balcani Occidentali". Rojc ha puntualizzato che sulla Via del cotone "sarà cruciale il ruolo del **Porto** di **Trieste**, soprattutto se gli sarà concessa l'extraterritorialità, come previsto dall'emendamento a mia firma che è stato presentato alla legge di Bilancio in discussione al Senato". "L'attuazione del **Porto** franco di **Trieste** è previsto dai trattati internazionali ed è - ha aggiunto Rojc - un passaggio fondamentale per fare del **porto** di **Trieste** scalo di riferimento obbligato di tutto l'Adriatico orientale".



Sedimenti di escavo, la commissione Via dice sì all'area a sud dell'Isole delle Tresse

Gasparato: indispensabile per il porto e la città, serve per la manutenzione dei canali VENEZIA. Benché con raccomandazioni e prescrizioni, la Commissione nazionale per la valutazione d'impatto ambientale (Via) ha dato semaforo verde al progetto relativo al nuovo sito in cui collocare i sedimenti da escavo, localizzato nell'area lagunare a sud dell'Isola delle Tresse lungo il Canale Malamocco-Marghera. È un passaggio indispensabile per poter procedere a «un intervento essenziale per assicurare la continuità dei dragaggi manutentivi, la sicurezza della navigazione e l'attuazione delle opere, commissariali e non, che interessano il **sistema portuale** e le città di Venezia e Chioggia», com'è specificato dall'Authority veneta. Si tratta di un progetto da 82 milioni di euro che si estende su «un territorio di circa 46 ettari, prevedendo il conferimento di 3,8 milioni di metri cubi di sedimenti lagunari». È un'area «completamente conterminata», che offre la garanzia di «piena impermeabilità» rispetto alla laguna: potrà ricevere «sedimenti lagunari non pericolosi, conformemente alla normativa vigente sulla movimentazione dei materiali da escavo e alle prescrizioni previste chimiche, ecotossicologiche e ambientali, definite dal vigente "Protocollo Fanghi"». Tutto nasce da un accordo istituzionale che era stato formalizzato nell'agosto 2023 dal Commissario crociere Venezia, coinvolgendo l'Authority veneziana, il commissario straordinario Montesyndial e il Provveditorato alle Opere Pubbliche nelle funzioni di ex Magistrato alle Acque. Obiettivo: dotare un ambiente delicato come la Laguna di «un nuovo spazio dedicato alla gestione dei sedimenti derivanti dagli escavi manutentivi e dalle opere commissariali» e riuscirci «superando le criticità di capacità legate ai siti storici» così da poter assicurare «continuità operativa alle attività portuali con un orizzonte temporale di almeno 15 anni», secondo quanto indicato in una nota dell'istituzione **portuale**. Il progetto era stato aggiornato fino all'agosto scorso seguendo le osservazioni prodotte dai soggetti, istituzionali e non, che si sono pronunciati secondo i termini procedurali. L'**Autorità** di **Sistema Portuale** conferma che «continuerà l'azione di supporto al Commissario crociere e agli altri enti coinvolti per recepire integralmente gli adeguamenti richiesti e avviare le fasi successive dell'iter autorizzativo e realizzativo». A questo punto cosa c'è in ballo? «Il progetto sarà ora sottoposto alla Regione del Veneto ai fini dell'intesa con il Commissario crociere prevista dalla norma per l'approvazione finale dell'intervento», dicono dal quartier generale dell'**Autorità** di **sistema**. Intanto decollerà la progettazione esecutiva, che recepirà prescrizioni e raccomandazioni formulate dalla Commissione Via e, conseguentemente, si procederà all'affidamento dei lavori mediante bando di gara pubblico. Queste le parole del presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** e commissario straordinario, esprimendo



Gasparato: indispensabile per il porto e la città, serve per la manutenzione dei canali VENEZIA. Benché con raccomandazioni e prescrizioni, la Commissione nazionale per la valutazione d'impatto ambientale (Via) ha dato semaforo verde al progetto relativo al nuovo sito in cui collocare i sedimenti da escavo, localizzato nell'area lagunare a sud dell'Isola delle Tresse lungo il Canale Malamocco-Marghera. È un passaggio indispensabile per poter procedere a «un intervento essenziale per assicurare la continuità dei dragaggi manutentivi, la sicurezza della navigazione e l'attuazione delle opere, commissariali e non, che interessano il sistema portuale e le città di Venezia e Chioggia», com'è specificato dall'Authority veneta. Si tratta di un progetto da 82 milioni di euro che si estende su «un territorio di circa 46 ettari, prevedendo il conferimento di 3,8 milioni di metri cubi di sedimenti lagunari». È un'area «completamente conterminata», che offre la garanzia di «piena impermeabilità» rispetto alla laguna: potrà ricevere «sedimenti lagunari non pericolosi, conformemente alla normativa vigente sulla movimentazione dei materiali da escavo e alle prescrizioni previste chimiche, ecotossicologiche e ambientali, definite dal vigente "Protocollo Fanghi"». Tutto nasce da un accordo istituzionale che era stato formalizzato nell'agosto 2023 dal Commissario crociere Venezia, coinvolgendo l'Authority veneziana, il commissario straordinario Montesyndial e il Provveditorato alle Opere Pubbliche nelle funzioni di ex Magistrato alle Acque. Obiettivo: dotare un ambiente delicato come la Laguna di «un nuovo spazio dedicato alla gestione dei sedimenti derivanti dagli escavi manutentivi e dalle opere commissariali» e riuscirci «superando le criticità di capacità legate ai siti storici» così da poter assicurare «continuità operativa alle attività portuali con un orizzonte temporale di almeno 15 anni», secondo quanto indicato in una nota dell'istituzione portuale. Il progetto era stato aggiornato fino

La Gazzetta Marittima

Venezia

grande soddisfazione per l'ok della Commissione nazionale Via («conferma la qualità del lavoro svolto»). «Il progetto - afferma - recepirà le prescrizioni e le raccomandazioni formulate dalla Commissione così da renderlo ancora più rispondente agli standard ambientali richiesti. Ribadiamo che quest'opera è indispensabile, per il porto e la città: consente la manutenzione dei canali di grande navigazione e sostiene le opere (commissariali e non) che, nei prossimi anni, daranno un contributo decisivo allo sviluppo e alla competitività del **sistema portuale** veneto. Mi auguro che, davanti a questo pronunciamento, vengano finalmente archiviate contrapposizioni ideologiche su progetti che, per loro stessa essenza, rappresentano strumenti concreti di compatibilità e sostenibilità fra la portualità e il delicato ambiente lagunare».

Savona News

Savona, Vado

Il Direttore Marittimo della Liguria in visita agli uffici del Compartimento Marittimo di Savona

L'Ammiraglio Ispettore (CP) Antonio Ranieri, Direttore Marittimo della Liguria, ha visitato gli uffici marittimi della provincia di Savona. L'Ammiraglio Ispettore (CP) Antonio Ranieri, Direttore Marittimo della Liguria, ha visitato gli uffici marittimi della provincia di Savona, in un'occasione che ha sottolineato l'attenzione della Direzione Marittima verso il personale e le strutture operative sul territorio. Accompagnato dal Comandante della Capitaneria di Porto di Savona, Capitano di Vascello (CP) Matteo Lo Presti, l'Ammiraglio Ranieri ha iniziato la giornata con una tappa presso l'Ufficio Locale Marittimo di Varazze, per poi recarsi a Savona, dove è stato accolto dal Comandante in Seconda, Capitano di Fregata Sergio Mostacci. Nel capoluogo, il Direttore Marittimo ha incontrato tutto il personale in servizio durante una breve assemblea, firmando il libro d'onore e ricevendo in dono il nuovo crest della Capitaneria di Porto. La visita è quindi proseguita presso i Comandi di Loano-Albenga, Alassio e Andora. In ciascuna sede, l'Ammiraglio Ranieri ha rivolto un sentito ringraziamento ai militari per l'impegno quotidiano, esprimendo apprezzamento per i risultati raggiunti, confermati dalle numerose attestazioni di stima provenienti dalle Amministrazioni locali e dall'utenza marittima e portuale. Questa iniziativa si inserisce nel quadro della costante vicinanza e supporto che la Direzione Marittima della Liguria, guidata dall'Ammiraglio Ranieri, riserva ai Comandi dipendenti, confermando l'attenzione verso le attività operative e il benessere del personale.



Terzo valico, il commissario Mauceri su Primocanale risponde a Costa

Il commissario del Terzo valico spiega: "Tutti i fronti di scavo aperti, fine lavori nel 2027" Una delle gallerie del terzo valico "Le priorità per il porto di Genova? Sempre le stesse, il piano regolatore **portuale** e poi i temi della logistica, sapere come e quando verranno completate le opere ferroviarie, tra cui non ultimo il Terzo valico, del quale non si parla più granché, in teoria si diceva che doveva essere inaugurato nel 2026. Il 2026 comincia tra un mese e ha 365 giorni e si porta dietro anche tutti i collegamenti con la rete ferroviaria **portuale**, il parco della Rugna per esempio, il Fuorimuro, il Campasso". Così a Primocanale poche ore fa, il vice presidente di Confindustria Genova con delega a porti e logistica, Beppe Costa, lamentava le scarse informazioni, da parte di chi di dovere, su tematiche chiave per lo sviluppo **portuale** e logistico. Costa (Confindustria): "Terzo valico e piano regolatore **portuale** i grandi assenti" Abbiamo chiesto sia al commissario del Terzo valico, Calogero Mauceri, che al presidente di **Autorità portuale Matteo Paroli**, una replica. Intanto sono arrivate le parole di Mauceri che tramite Primocanale precisa sul Terzo valico. Mauceri: "Tutti i fronti di scavo attivi, fine opere civili nel 2027"

"Come già comunicato in diverse occasioni, tutti i fronti di scavo del Terzo valico sono attivi e, allo stato attuale, è previsto il termine di tutte le opere civili per il 2027". Campasso, prima riqualificazione dell'area nel 2026 "La prima fase della riqualificazione ferroviaria dell'area del Campasso è programmata per il prossimo anno". Così afferma Mauceri. Terzo Valico, Commissario Mauceri: "Entro Natale giù il diaframma Val Lemme-Castagnola" I lavori di scavo del Terzo Valico vanno avanti - aveva spiegato pochi giorni fa Mauceri - siamo vicinissimi all'abbattimento del diaframma tra la Val Lemme e Castagnola (Alessandria) che penso possa avvenire già prima di Natale, facendo i debiti scongiuri visto che con la montagna non sappiamo mai cosa troviamo, lo scavo del tratto centrale sotto agli Appennini è un passo significativo che mi rende fiducioso sul completamento di lavori".



11/25/2025 14:31

Elisabetta Biancalani

Il commissario del Terzo valico spiega: "Tutti i fronti di scavo aperti, fine lavori nel 2027" Una delle gallerie del terzo valico "Le priorità per il porto di Genova? Sempre le stesse, il piano regolatore portuale e poi i temi della logistica, sapere come e quando verranno completate le opere ferroviarie, tra cui non ultimo il Terzo valico, del quale non si parla più granché, in teoria si diceva che doveva essere inaugurato nel 2026. Il 2026 comincia tra un mese e ha 365 giorni e si porta dietro anche tutti i collegamenti con la rete ferroviaria portuale, il parco della Rugna per esempio, il Fuorimuro, il Campasso". Così a Primocanale poche ore fa, il vice presidente di Confindustria Genova con delega a porti e logistica, Beppe Costa, lamentava le scarse informazioni, da parte di chi di dovere, su tematiche chiave per lo sviluppo portuale e logistico. Costa (Confindustria): "Terzo valico e piano regolatore portuale i grandi assenti" Abbiamo chiesto sia al commissario del Terzo valico, Calogero Mauceri, che al presidente di Autorità portuale Matteo Paroli, una replica. Intanto sono arrivate le parole di Mauceri che tramite Primocanale precisa sul Terzo valico. Mauceri: "Tutti i fronti di scavo attivi, fine opere civili nel 2027" "Come già comunicato in diverse occasioni, tutti i fronti di scavo del Terzo valico sono attivi e, allo stato attuale, è previsto il termine di tutte le opere civili per il 2027". Campasso, prima riqualificazione dell'area nel 2026 "La prima fase della riqualificazione ferroviaria dell'area del Campasso è programmata per il prossimo anno". Così afferma Mauceri. Terzo Valico, Commissario Mauceri: "Entro Natale giù il diaframma Val Lemme-Castagnola" I lavori di scavo del Terzo Valico vanno avanti - aveva spiegato pochi giorni fa Mauceri - siamo vicinissimi all'abbattimento del

Città della Spezia

La Spezia

Commissione trasporti della Camera alla Spezia: "Pontremolese, prima il progetto e poi i fondi. Non separiamo il binomio La Spezia-Carrara"

Il presidente Deidda sulla prossima riforma **portuale**: "Vogliamo creare maggiore coordinazione nazionale per evitare conflittualità interne". Giornata spezzina per una rappresentanza della commissione trasporti della Camera. In occasione dell'esame del disegno di legge sulle Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee i deputati Maria Grazia Frijia (Fdi), Luca Pastorino (Misto, +Europa), Giulia Pastorella (Azione) e Roberto Traversi (M5S), capeggiati dal presidente Salvatore Deidda (Fdi) e accompagnati dagli onorevoli liguri Roberto Bagnasco (FI) e Pandolfo (Partito Democratico), hanno fatto visita al Polo nazionale della dimensione subacquea dove enti di ricerca, università, grandi aziende, pmi e Marina Militare collaborano per lo sviluppo di tecnologie da impiegare negli abissi. "La Spezia si sta costruendo un ruolo internazionale grazie al Polo della subacquea - ha sottolineato l'onorevole Deidda -, un sito che sta attraendo investimenti privati e finanziamenti". A seguire incontro presso l'**Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure Orientale che vede assieme i porti della Spezia in Liguria e Marina di Carrara in Toscana. "Non separiamo un binomio che funziona", ha esortato

Deidda dando poi rassicurazioni in merito alla prossima riforma della governance **portuale**. Localmente sono stati infatti espressi timori sulla futura autonomia degli enti. "Ci saranno ampie audizioni per ascoltare le voci dei territori. Siamo felici che ci sia questo dibattito e che questo tema riceva tanta attenzioni. Oggi la vita di un porto non è una faccenda riservata alle **autorità** portuali ma a tutta l'economia di una città. Vogliamo creare maggiore coordinazione nazionale per evitare conflittualità interne. La nostra sfida deve essere con i porti esteri". Uno dei grandi temi per lo scalo spezzino è il collegamento ferroviario con il Brennero che passa attraverso l'attuale 'collo di bottiglia' dell'attraversamento dell'Appennino tra la Lunigiana e il Parmense. "Siamo coscienti dell'importanza strategica della Pontremolese per il Paese - ha riconosciuto Deidda -. Troveremo i fondi mancanti quando ci sarà una soluzione tecnica per il valico e potremo stabilire un orizzonte temporale per completare l'opera". Prima di concludere la visita presso la base del Varignano, dove ha sede il Comando subacqueo e incursori della Marina Militare, un passaggio anche dal Distretto ligure delle tecnologie marine, polo di innovazione legato all'economia blu. "Abbiamo toccato con mano quanto può essere virtuosa la cooperazione tra enti e aziende per lo sviluppo della blue economy", ha detto l'onorevole Frijia.



Il presidente Deidda sulla prossima riforma portuale: "Vogliamo creare maggiore coordinazione nazionale per evitare conflittualità interne". Giornata spezzina per una rappresentanza della commissione trasporti della Camera. In occasione dell'esame del disegno di legge sulle Disposizioni in materia di sicurezza delle attività subacquee i deputati Maria Grazia Frijia (Fdi), Luca Pastorino (Misto, +Europa), Giulia Pastorella (Azione) e Roberto Traversi (M5S), capeggiati dal presidente Salvatore Deidda (Fdi) e accompagnati dagli onorevoli liguri Roberto Bagnasco (FI) e Pandolfo (Partito Democratico), hanno fatto visita al Polo nazionale della dimensione subacquea dove enti di ricerca, università, grandi aziende, pmi e Marina Militare collaborano per lo sviluppo di tecnologie da impiegare negli abissi. "La Spezia si sta costruendo un ruolo internazionale grazie al Polo della subacquea - ha sottolineato l'onorevole Deidda -, un sito che sta attraendo investimenti privati e finanziamenti". A seguire incontro presso l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale che vede assieme i porti della Spezia in Liguria e Marina di Carrara in Toscana. "Non separiamo un binomio che funziona", ha esortato Deidda dando poi rassicurazioni in merito alla prossima riforma della governance portuale. Localmente sono stati infatti espressi timori sulla futura autonomia degli enti. "Ci saranno ampie audizioni per ascoltare le voci dei territori. Siamo felici che ci sia questo dibattito e che questo tema riceva tanta attenzioni. Oggi la vita di un porto non è una faccenda riservata alle autorità portuali ma a tutta l'economia di una città. Vogliamo creare maggiore coordinazione nazionale per evitare conflittualità interne. La nostra sfida deve essere con i porti esteri". Uno dei grandi temi per lo scalo spezzino è il collegamento ferroviario con il Brennero che passa attraverso l'attuale 'collo di bottiglia' dell'attraversamento dell'Appennino.

Porto di Ravenna, al via la costruzione del nuovo impianto fotovoltaico

Un progetto da 30 milioni per autoprodurre energia e ridurre le emissioni **RAVENNA**. Decolleranno fra pochi giorni, nel mese di dicembre, i lavori per costruire il nuovo impianto fotovoltaico da 37,16 MWp grazie al quale il **porto** di **Ravenna** potrà avere energia pulita. Stiamo parlando di un progetto che Renco ha sviluppato in tandem con Adriasol e Sep Energia: sarà all'interno dell'area industriale dismessa "Ex Sarom", una superficie di oltre 437mila metri quadri che appartiene all'Autorità di Sistema Portuale di **Ravenna**. L'impianto, a sistema fisso, consentirà di coprire - viene spiegato dai promotori dell'iniziativa - «una quota significativa del fabbisogno elettrico del **porto**». Una nuova cabina di trasformazione bassa tensione/media tensione, collegata tramite elettrodotto dedicato alla cabina media tensione/alta tensione nell'area L2, «assicurerà la connessione stabile alla rete nazionale attraverso la cabina primaria **"Ravenna Porto"**». È da tener presente che il progetto ha un valore complessivo di 30 milioni di euro ed è realizzato nell'ambito di un partenariato pubblico-privato tra Renco e l'Authority ravennate. All'interno di questo investimento - viene messo in evidenza - sette milioni di euro sono finanziati tramite fondi Pnrr destinati alla transizione energetica e allo sviluppo dell'infrastruttura fotovoltaica. È stato reso noto che Renco sarà responsabile della realizzazione dell'impianto, della gestione del "Bim", dell'intestazione del "Pod", dei servizi di conduzione e manutenzione per 25 anni, oltre alla stipula dei contratti per il servizio di "cold ironing" (cioè la fornitura di elettricità da terra) dedicato al traffico crocieristico. L'intervento seguirà un calendario serrato: la conclusione dei lavori è prevista entro giugno del prossimo anno, e questo «in linea con gli impegni assunti nell'ambito dei finanziamenti Pnrr». Il progetto rispetta i criteri "Dnsh" (Do No Significant Harm) che prevedono «stringenti requisiti di sostenibilità ambientale»: sono stati messi in programma «monitoraggi specifici su acqua, atmosfera, suolo e rumore» nelle fasi sia prima della realizzazione dell'opera che durante l'esecuzione come pure a opera conclusa, «in piena conformità agli standard nazionali ed europei». L'impianto è «un passo fondamentale nel percorso di decarbonizzazione del **porto** di **Ravenna**»: aumenta l'autonomia energetica dell'infrastruttura e contribuisce alla «riduzione delle emissioni legate alle attività portuali». Un impatto particolarmente rilevante è atteso anche sullo stazionamento in **porto** del traffico crocieristico, «grazie ai futuri servizi di alimentazione elettrica a terra (cold ironing)». «Questo intervento rappresenta un passo concreto nel percorso di transizione energetica e conferma l'impegno di Renco nello sviluppo di soluzioni efficienti e sostenibili», dice Giovanni Gasparini, presidente di Renco. «Collaborare con un'infrastruttura strategica come il **porto** di **Ravenna** ci consente di contribuire in modo diretto all'evoluzione energetica



Un progetto da 30 milioni per autoprodurre energia e ridurre le emissioni **RAVENNA**. Decolleranno fra pochi giorni, nel mese di dicembre, i lavori per costruire il nuovo impianto fotovoltaico da 37,16 MWp grazie al quale il porto di Ravenna potrà avere energia pulita. Stiamo parlando di un progetto che Renco ha sviluppato in tandem con Adriasol e Sep Energia: sarà all'interno dell'area industriale dismessa "Ex Sarom", una superficie di oltre 437mila metri quadri che appartiene all'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna. L'impianto, a sistema fisso, consentirà di coprire - viene spiegato dai promotori dell'iniziativa - «una quota significativa del fabbisogno elettrico del porto». Una nuova cabina di trasformazione bassa tensione/media tensione, collegata tramite elettrodotto dedicato alla cabina media tensione/alta tensione nell'area L2, «assicurerà la connessione stabile alla rete nazionale attraverso la cabina primaria "Ravenna Porto"». È da tener presente che il progetto ha un valore complessivo di 30 milioni di euro ed è realizzato nell'ambito di un partenariato pubblico-privato tra Renco e l'Authority ravennate. All'interno di questo investimento - viene messo in evidenza - sette milioni di euro sono finanziati tramite fondi Pnrr destinati alla transizione energetica e allo sviluppo dell'infrastruttura fotovoltaica. È stato reso noto che Renco sarà responsabile della realizzazione dell'impianto, della gestione del "Bim", dell'intestazione del "Pod", dei servizi di conduzione e manutenzione per 25 anni, oltre alla stipula dei contratti per il servizio di "cold ironing" (cioè la fornitura di elettricità da terra) dedicato al traffico crocieristico. L'intervento seguirà un calendario serrato: la conclusione dei lavori è prevista entro giugno del prossimo anno, e questo «in linea con gli impegni assunti nell'ambito dei finanziamenti Pnrr». Il progetto rispetta i criteri "Dnsh" (Do No Significant Harm) che prevedono «stringenti requisiti di sostenibilità ambientale»: sono stati messi in programma «monitoraggi specifici su acqua, atmosfera, suolo e

La Gazzetta Marittima

Ravenna

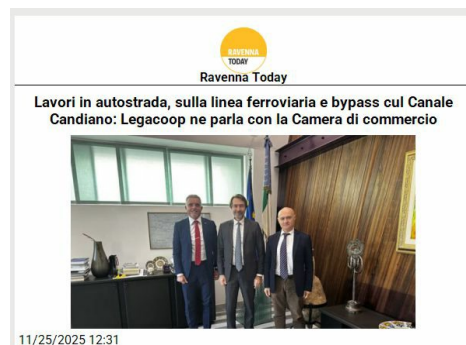
del territorio». «L'avvio dei lavori conferma la capacità del nostro gruppo di realizzare progetti complessi garantendo qualità e affidabilità», afferma Giovanni Rubini, amministratore delegato di Renco. «Il nuovo impianto contribuirà a migliorare l'efficienza energetica delle attività portuali, riducendo l'impatto ambientale dell'area».

Ravenna Today

Ravenna

Lavori in autostrada, sulla linea ferroviaria e bypass cul Canale Candiano: Legacoop ne parla con la Camera di commercio

L'incontro tra la Camera di commercio di **Ravenna** e Ferrara e Legacoop Romagna ha avuto come oggetto il documento cooperativo sulle priorità in termini di opere pubbliche che riguardano il territorio "La questione infrastrutturale si fa sempre più urgente per il sistema economico ravennate e romagnolo: occorre un Patto regionale per le infrastrutture attraverso cui indirizzare le scelte di tutti i soggetti interessati". Partendo da quest'analisi condivisa, il presidente della Camera di Commercio di **Ravenna** e Ferrara, Giorgio Guberti, ha incontrato una delegazione di Legacoop Romagna. L'oggetto della conversazione è stato il documento cooperativo sulle priorità in termini di opere pubbliche che riguardano il territorio. Erano presenti il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi, e il coordinatore provinciale, Mirco Bagnari. "Ringraziamo il presidente Guberti per l'attenzione con cui ha accolto il documento che abbiamo realizzato ascoltando i bisogni delle cooperative - dichiara il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi -. La nuova zona logistica semplificata e gli investimenti sul **porto di Ravenna** stanno creando un enorme potenziale per estendere la portata dello scalo a livello nazionale e internazionale. Grazie alle sue caratteristiche, infatti, **Ravenna** può vantare una vasta area retroportuale, funzionale alla crescita del traffico di merci. Quello che serve, ora, sono collegamenti moderni che integrino in modo coerente il trasporto ferroviario, stradale e aereo. Per questo, abbiamo condiviso l'idea di un patto regionale, che rafforzi la collaborazione tra tutte le realtà dell'area vasta in vista di obiettivi comuni, da scegliere insieme". Tra gli interventi chiave nel ravennate, Legacoop Romagna indica il potenziamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese, la realizzazione del bypass del Canale Candiano, la quarta corsia nel tratto Bologna - San Lazzaro di Savena, diramazione per **Ravenna**, il collegamento tra **Ravenna** e Ferrara (al fine di intercettare i futuri flussi della Cispadana), la SS67 Tosco-Romagnola/Ravegnana e l'adeguamento dell'intero tratto romagnolo della SS16, da Alfonsine a Cattolica. Focus specifici sono dedicati all'interporto di Lugo e ai rapporti con gli aeroporti.



L'incontro tra la Camera di commercio di Ravenna e Ferrara e Legacoop Romagna ha avuto come oggetto il documento cooperativo sulle priorità in termini di opere pubbliche che riguardano il territorio "La questione infrastrutturale si fa sempre più urgente per il sistema economico ravennate e romagnolo: occorre un Patto regionale per le infrastrutture attraverso cui indirizzare le scelte di tutti i soggetti interessati". Partendo da quest'analisi condivisa, il presidente della Camera di Commercio di Ravenna e Ferrara, Giorgio Guberti, ha incontrato una delegazione di Legacoop Romagna. L'oggetto della conversazione è stato il documento cooperativo sulle priorità in termini di opere pubbliche che riguardano il territorio. Erano presenti il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi, e il coordinatore provinciale, Mirco Bagnari. "Ringraziamo il presidente Guberti per l'attenzione con cui ha accolto il documento che abbiamo realizzato ascoltando i bisogni delle cooperative - dichiara il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi -. La nuova zona logistica semplificata e gli investimenti sul porto di Ravenna stanno creando un enorme potenziale per estendere la portata dello scalo a livello nazionale e internazionale. Grazie alle sue caratteristiche, infatti, Ravenna può vantare una vasta area retroportuale, funzionale alla crescita del traffico di merci. Quello che serve, ora, sono collegamenti moderni che integrino in modo coerente il trasporto ferroviario, stradale e aereo. Per questo, abbiamo condiviso l'idea di un patto regionale, che rafforzi la collaborazione tra tutte le realtà dell'area vasta in vista di obiettivi comuni, da scegliere insieme". Tra gli interventi chiave nel ravennate Legacoop Romagna indica il potenziamento della linea ferroviaria

Incontro con Sandro Malossini alla Pallavicini 22 Art Gallery: Mosaico, Gallerie, Mercato

Giovedì 27 novembre alle 18:30 presso lo spazio espositivo Pallavicini 22 Art Gallery in viale Giorgio Pallavicini 22 a Ravenna è programmato il quarto incontro del ciclo di conversazioni sui temi del mosaico "CI VEDIAMO ALLA PALLAVICINI 22. Incontri intorno a mosaici e mosaicisti", a cura di Paolo Racagni. Ospite della serata sarà Sandro Malossini, dal 2021 ideatore, organizzatore e curatore della FESTA INTERNAZIONALE DELL'ARTE E DINTORNI INFINITAMENTE ALLARGATI che si è tenuta rispettivamente a BOLOGNA, a LAMA MOCOGNO, a RUBIERA, a VIADANA e a MARINA DI RAVENNA il 19 ottobre 2025 presso la Galleria FaroArte. Dal 2022 è curatore della sezione dedicata all'arte presso il Festival Franco-Italien de Littérature & Culture che si svolge annualmente nell'area metropolitana di Bordeaux. Il festival nasce dal desiderio dell'Associazione Notre Italie di condividere con il pubblico la passione per la cultura italiana e i legami tra Francia e Italia. Promosso e organizzato in compartecipazione fra Comune di Ravenna Assessorato alla Cultura, MAR Museo d'Arte della Città di Ravenna, CARP Associazione di Promozione Sociale, Spazio Espositivo PALLAVICINI 22 Art Gallery in collaborazione con Archivio Collezione Ghigi-Pagnani, Felsina Factory, il ciclo di incontri si avvale del patrocinio di Assemblea legislativa Regione Emilia Romagna, Accademia di Belle Arti di Ravenna, **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale.



Il nodo infrastrutture al centro dell'attenzione: Lucchi e Bagnari (Legacoop Romagna) ne parlano con Guberti (CCIAA)

La questione infrastrutturale si fa sempre più urgente per il sistema economico ravennate e romagnolo: occorre un Patto regionale per le infrastrutture attraverso cui indirizzare le scelte di tutti i soggetti interessati. Partendo da questa analisi condivisa, il presidente della Camera di Commercio di **Ravenna** e Ferrara, Giorgio Guberti, ha incontrato una delegazione di Legacoop Romagna. Oggetto della conversazione, avvenuta in un clima di positiva collaborazione e impegno comune per lo sviluppo, il documento cooperativo sulle priorità in termini di opere pubbliche che riguardano il territorio. Erano presenti il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi, e il coordinatore provinciale, Mirco Bagnari «Ringraziamo il presidente Guberti per l'attenzione con cui ha accolto il documento che abbiamo realizzato ascoltando i bisogni delle cooperative - dichiara il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi - . La nuova Zona Logistica Semplificata e gli investimenti sul **porto** di **Ravenna** stanno creando un enorme potenziale per estendere la portata dello scalo a livello nazionale e internazionale. Grazie alle sue caratteristiche, infatti, **Ravenna** può vantare una vasta area retroportuale, funzionale alla crescita del traffico di merci. Quello che serve, ora, sono collegamenti moderni che integrino in modo coerente il trasporto ferroviario, stradale e aereo. Per questo, abbiamo condiviso l'idea di un patto regionale, che rafforzi la collaborazione tra tutte le realtà dell'area vasta in vista di obiettivi comuni, da scegliere insieme». Tra gli interventi chiave nel ravennate, Legacoop Romagna indica il potenziamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese, la realizzazione del bypass del Canale Candiano, la quarta corsia nel tratto Bologna - San Lazzaro di Savena, diramazione per **Ravenna**, il collegamento tra **Ravenna** e Ferrara (al fine di intercettare i futuri flussi della Cispadana), la SS67 Tosco-Romagnola/Ravegnana e l'adeguamento dell'intero tratto romagnolo della SS16, da Alfonsine a Cattolica. Focus specifici sono dedicati all'interporto di Lugo e ai rapporti con gli aeroporti.



La questione infrastrutturale si fa sempre più urgente per il sistema economico ravennate e romagnolo: occorre un Patto regionale per le infrastrutture attraverso cui indirizzare le scelte di tutti i soggetti interessati. Partendo da questa analisi condivisa, il presidente della Camera di Commercio di Ravenna e Ferrara, Giorgio Guberti, ha incontrato una delegazione di Legacoop Romagna. Oggetto della conversazione, avvenuta in un clima di positiva collaborazione e impegno comune per lo sviluppo, il documento cooperativo sulle priorità in termini di opere pubbliche che riguardano il territorio. Erano presenti il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi, e il coordinatore provinciale, Mirco Bagnari «Ringraziamo il presidente Guberti per l'attenzione con cui ha accolto il documento che abbiamo realizzato ascoltando i bisogni delle cooperative - dichiara il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi - . La nuova Zona Logistica Semplificata e gli investimenti sul porto di Ravenna stanno creando un enorme potenziale per estendere la portata dello scalo a livello nazionale e internazionale. Grazie alle sue caratteristiche, infatti, Ravenna può vantare una vasta area retroportuale, funzionale alla crescita del traffico di merci. Quello che serve, ora, sono collegamenti moderni che integrino in modo coerente il trasporto ferroviario, stradale e aereo. Per questo, abbiamo condiviso l'idea di un patto regionale, che rafforzi la collaborazione tra tutte le realtà dell'area vasta in vista di obiettivi comuni, da scegliere insieme». Tra gli interventi chiave nel ravennate, Legacoop Romagna indica il potenziamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese, la realizzazione del bypass del Canale Candiano, la quarta corsia nel tratto Bologna - San Lazzaro di Savena

Il presidente della CCIAA ha incontrato Legacoop Romagna sulle infrastrutture

La questione infrastrutturale si fa sempre più urgente per il sistema economico ravennate e romagnolo: occorre un Patto regionale per le infrastrutture attraverso cui indirizzare le scelte di tutti i soggetti interessati. Partendo da questa analisi condivisa, il presidente della Camera di Commercio di **Ravenna** e Ferrara, Giorgio Guberti, ha incontrato una delegazione di Legacoop Romagna. Oggetto della conversazione, avvenuta in un clima di positiva collaborazione e impegno comune per lo sviluppo, il documento cooperativo sulle priorità in termini di opere pubbliche che riguardano il territorio. Erano presenti il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi, e il coordinatore provinciale, Mirco Bagnari «Ringraziamo il presidente Guberti per l'attenzione con cui ha accolto il documento che abbiamo realizzato ascoltando i bisogni delle cooperative - dichiara il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi - . La nuova Zona Logistica Semplificata e gli investimenti sul **porto** di **Ravenna** stanno creando un enorme potenziale per estendere la portata dello scalo a livello nazionale e internazionale. Grazie alle sue caratteristiche, infatti, **Ravenna** può vantare una vasta area retroportuale, funzionale alla crescita del traffico di merci. Quello che serve, ora, sono collegamenti moderni che integrino in modo coerente il trasporto ferroviario, stradale e aereo. Per questo, abbiamo condiviso l'idea di un patto regionale, che rafforzi la collaborazione tra tutte le realtà dell'area vasta in vista di obiettivi comuni, da scegliere insieme». Tra gli interventi chiave nel ravennate, Legacoop Romagna indica il potenziamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese, la realizzazione del bypass del Canale Candiano, la quarta corsia nel tratto Bologna - San Lazzaro di Savena, diramazione per **Ravenna**, il collegamento tra **Ravenna** e Ferrara (al fine di intercettare i futuri flussi della Cispadana), la SS67 Tosco-Romagnola/Ravegnana e l'adeguamento dell'intero tratto romagnolo della SS16, da Alfonsine a Cattolica. Focus specifici sono dedicati all'interporto di Lugo e ai rapporti con gli aeroporti.



La questione infrastrutturale si fa sempre più urgente per il sistema economico ravennate e romagnolo: occorre un Patto regionale per le infrastrutture attraverso cui indirizzare le scelte di tutti i soggetti interessati. Partendo da questa analisi condivisa, il presidente della Camera di Commercio di Ravenna e Ferrara, Giorgio Guberti, ha incontrato una delegazione di Legacoop Romagna. Oggetto della conversazione, avvenuta in un clima di positiva collaborazione e impegno comune per lo sviluppo, il documento cooperativo sulle priorità in termini di opere pubbliche che riguardano il territorio. Erano presenti il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi, e il coordinatore provinciale, Mirco Bagnari «Ringraziamo il presidente Guberti per l'attenzione con cui ha accolto il documento che abbiamo realizzato ascoltando i bisogni delle cooperative - dichiara il presidente di Legacoop Romagna, Paolo Lucchi - . La nuova Zona Logistica Semplificata e gli investimenti sul porto di Ravenna stanno creando un enorme potenziale per estendere la portata dello scalo a livello nazionale e internazionale. Grazie alle sue caratteristiche, infatti, Ravenna può vantare una vasta area retroportuale, funzionale alla crescita del traffico di merci. Quello che serve, ora, sono collegamenti moderni che integrino in modo coerente il trasporto ferroviario, stradale e aereo. Per questo, abbiamo condiviso l'idea di un patto regionale, che rafforzi la collaborazione tra tutte le realtà dell'area vasta in vista di obiettivi comuni, da scegliere insieme». Tra gli interventi chiave nel ravennate, Legacoop Romagna indica il potenziamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese, la realizzazione del bypass del Canale Candiano, la quarta corsia nel tratto Bologna - San Lazzaro di Savena, diramazione per Ravenna, il collegamento tra Ravenna e Ferrara (al fine di intercettare i futuri flussi della Cispadana), la SS67 Tosco-Romagnola/Ravegnana e l'adeguamento dell'intero tratto romagnolo della SS16, da Alfonsine a Cattolica. Focus specifici sono dedicati all'interporto di Lugo e ai rapporti con gli aeroporti.

Il Nautilus

Livorno

Infrastrutture, sostenibilità e resilienza, l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale sceglie la via del confronto costante

La premessa è che la sostenibilità, sociale e ambientale, e la resilienza sono ormai diventati fattori cruciali per misurare la competitività di un porto o di un sistema portuale. Il concetto di fondo è che tali fattori non possano costituire un reale vantaggio competitivo senza il concreto supporto delle imprese e degli operatori portuali. Nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, l'Autorità Portuale ha riunito quest'oggi gli operatori portuali, le istituzioni e la comunità portuale per un incontro operativo sull'aggiornamento del Bilancio di Sostenibilità, redatto per la prima volta nel 2022. Non un semplice seminario quello organizzato dall'ente di Palazzo Rosciano ma un vero e proprio confronto costruttivo con gli stakeholder per la condivisione e la validazione congiunta delle priorità di sviluppo sostenibile del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. In avvio di convegno è stato il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio, a sottolineare l'importanza strategica di un approccio che mette in primo piano le persone e la loro partecipazione attiva alla formazione dei processi decisionali di un ente, l'Autorità Portuale, che "non è un'azienda privata, ma un pezzo dello Stato e l'espressione di una Comunità". "L'AdSP - ha dichiarato Gariglio - ha senso solo e soltanto se dietro di sé ha i terminalisti, i servizi tecnico-nautici, le imprese portuali, i servizi di interesse generale. Vorrei che quello del confronto partecipato fosse un metodo da utilizzare stabilmente e in modo continuativo per tutti gli ambiti operativi dell'Ente". E' anche per questo motivo che Gariglio ha voluto annunciare gli Stati Generali dei Porti, una iniziativa che prende le mosse dalla constatazione della esiguità delle risorse economiche disponibili per far fronte a tutte le esigenze di ammodernamento infrastrutturale dei porti del Sistema: "Vogliamo far sedere tutti intorno al tavolo e discutere delle priorità che andranno a definire le strategie operative dell'Ente portuali di qui ai prossimi quattro anni" ha spiegato, sottolineando come l'evento di oggi pomeriggio sia quindi in linea con questo questo modus operandi e con l'idea "che abbiamo il dovere di lasciare ai nostri figli un mondo possibilmente migliore di quello che abbiamo ereditato dai nostri padri". Durante il seminario è stato il prof. Giovanni Satta, dell'Università di **Genova**, a evidenziare il ruolo pionieristico assunto dall'AdSP di Livorno: "Con la redazione del Bilancio di Sostenibilità, l'AdSP si è posta come obiettivo non quello di redigere un ulteriore documento di contabilità, ma di costruire assieme alla comunità portuale una visione di lungo periodo che sopravviva alle sfide congiunturali" ha dichiarato, sottolineando come la Port Authority livornese sia stata in Italia uno dei primi enti ad avere l'idea di introdurre qualcosa che non era obbligata a fare per legge: ovvero, raccogliere in modo strutturato la percezione degli stakeholder sui temi ambientali, sociali, economici e di governance più rilevanti per il futuro del sistema portuale (Satta



La premessa è che la sostenibilità, sociale e ambientale, e la resilienza sono ormai diventati fattori cruciali per misurare la competitività di un porto o di un sistema portuale. Il concetto di fondo è che tali fattori non possano costituire un reale vantaggio competitivo senza il concreto supporto delle imprese e degli operatori portuali. Nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, l'Autorità Portuale ha riunito quest'oggi gli operatori portuali, le istituzioni e la comunità portuale per un incontro operativo sull'aggiornamento del Bilancio di Sostenibilità, redatto per la prima volta nel 2022. Non un semplice seminario quello organizzato dall'ente di Palazzo Rosciano ma un vero e proprio confronto costruttivo con gli stakeholder per la condivisione e la validazione congiunta delle priorità di sviluppo sostenibile del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. In avvio di convegno è stato il presidente dell'AdSP, Davide Gariglio, a sottolineare l'importanza strategica di un approccio che mette in primo piano le persone e la loro partecipazione attiva alla formazione dei processi decisionali di un ente, l'Autorità Portuale, che "non è un'azienda privata, ma un pezzo dello Stato e l'espressione di una Comunità". "L'AdSP - ha dichiarato Gariglio - ha senso solo e soltanto se dietro di sé ha i terminalisti, i servizi tecnico-nautici, le imprese portuali, i servizi di interesse generale. Vorrei che quello del confronto partecipato fosse un metodo da utilizzare stabilmente e in modo continuativo per tutti gli ambiti operativi dell'Ente". E' anche per questo motivo che Gariglio ha voluto annunciare gli Stati Generali dei Porti, una iniziativa che prende le mosse dalla constatazione della esiguità delle risorse economiche disponibili per far fronte a tutte le esigenze di ammodernamento infrastrutturale dei porti del Sistema: "Vogliamo far sedere tutti intorno al tavolo e discutere delle priorità che andranno a definire le strategie operative dell'Ente portuali di qui ai prossimi quattro anni" ha spiegato, sottolineando come l'evento di

Il Nautilus

Livorno

ha parlato dell'acronimo ESG -Environmental, Social, and Governance - un approccio che valuta l'impegno di un'azienda verso la sostenibilità e l'etica). Nel Bilancio di Sostenibilità del 2025 verrà realizzata una sezione ad hoc sugli impatti predittivi delle grandi opere di infrastrutturazione, a cominciare dalla Darsena Europa, definita un vero e proprio game changer del Sistema Portuale nazionale. Analizzarne gli scenari di sostenibilità non è per Satta un mero esercizio di retorica ma una valutazione che riguarderà l'avvenire (l'opera sarà completata nel 2030). L'obiettivo non è quindi soltanto quello di costruire una infrastruttura funzionale ed efficiente sotto il profilo trasportistico ma anche sostenibile e atta a generare ritorni positivi per la comunità locale. Nel corso della riunione, durante la quale è stato presentata anche una bozza del Piano di Resilienza, che costituisce una prima riflessione sistematica sull'esposizione delle infrastrutture portuali agli eventi avversi climatici, il gruppo di lavoro della società di analisi TIM10, coordinato dallo stesso Satta, ha assistito gli operatori portuali e le imprese, consegnando dei questionari da compilare e guidandoli nella lettura dei principali temi di sostenibilità. I risultati di questa analisi saranno presentati e discussi in un evento pubblico dedicato, che si terrà la prossima primavera, nel corso del quale i report finali e le indicazioni in questi contenute saranno condivisi e discussi ulteriormente con tutti con la comunità portuale.

Informare

Livorno

L'AdSP del Tirreno Settentrionale si è confrontata con il cluster portuale sul nuovo bilancio di sostenibilità

Gariglio ha annunciato l'attivazione degli Stati Generali dei Porti Oggi alla Fortezza Vecchia di Livorno si è riunito il cluster portuale chiamato dall'Autorità di Sistema Portuale del **Mar Tirreno Settentrionale** per un confronto sull'aggiornamento del bilancio di sostenibilità dell'ente, redatto per la prima volta nel 2022, che il presidente dell'authority, **Davide Gariglio**, ha ritenuto necessario dato che sostenibilità, sociale e ambientale e resilienza sono ormai diventati fattori cruciali per misurare la competitività di un porto o di un sistema portuale e che tali fattori non possono costituire un reale vantaggio competitivo senza il concreto supporto delle imprese e degli operatori portuali. Evidenziando che l'AdSP «non è un'azienda privata, ma un pezzo dello Stato e l'espressione di una comunità», in apertura dei lavori **Gariglio** ha spiegato che «l'AdSP ha senso solo e soltanto se dietro di sé ha i terminalisti, i servizi tecnico-nautici, le imprese portuali, i servizi di interesse generale. Vorrei che quello del confronto partecipato - ha precisato - fosse un metodo da utilizzare stabilmente e in modo continuativo per tutti gli ambiti operativi dell'ente». Nel quadro di questo approccio partecipativo, **Gariglio** ha annunciato gli Stati Generali dei Porti, un'iniziativa che prende le mosse dalla constatazione della esiguità delle risorse economiche disponibili per far fronte a tutte le esigenze di ammodernamento infrastrutturale dei porti del Sistema: «vogliamo - ha spiegato - far sedere tutti intorno al tavolo e discutere delle priorità che andranno a definire le strategie operative dell'ente portuale di qui ai prossimi quattro anni». In occasione della riunione odierna l'Autorità di Sistema Portuale toscana ha reso noto che nel bilancio di sostenibilità del 2025 verrà realizzata una sezione ad hoc sugli impatti predittivi delle grandi opere di infrastrutturazione, a cominciare dalla Darsena Europa, che sarà un vero e proprio game changer del sistema portuale nazionale. Nel corso della riunione è stata presentata anche una bozza del Piano di Resilienza, che costituisce una prima riflessione sistematica sull'esposizione delle infrastrutture portuali agli eventi avversi climatici.



Gariglio ha annunciato l'attivazione degli Stati Generali dei Porti Oggi alla Fortezza Vecchia di Livorno si è riunito il cluster portuale chiamato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per un confronto sull'aggiornamento del bilancio di sostenibilità dell'ente, redatto per la prima volta nel 2022, che il presidente dell'authority, Davide Gariglio, ha ritenuto necessario dato che sostenibilità, sociale e ambientale e resilienza sono ormai diventati fattori cruciali per misurare la competitività di un porto o di un sistema portuale e che tali fattori non possono costituire un reale vantaggio competitivo senza il concreto supporto delle imprese e degli operatori portuali. Evidenziando che l'AdSP «non è un'azienda privata, ma un pezzo dello Stato e l'espressione di una comunità», in apertura dei lavori Gariglio ha spiegato che «l'AdSP ha senso solo e soltanto se dietro di sé ha i terminalisti, i servizi tecnico-nautici, le imprese portuali, i servizi di interesse generale. Vorrei che quello del confronto partecipato - ha precisato - fosse un metodo da utilizzare stabilmente e in modo continuativo per tutti gli ambiti operativi dell'ente». Nel quadro di questo approccio partecipativo, Gariglio ha annunciato gli Stati Generali dei Porti, un'iniziativa che prende le mosse dalla constatazione della esiguità delle risorse economiche disponibili per far fronte a tutte le esigenze di ammodernamento infrastrutturale dei porti del Sistema: «vogliamo - ha spiegato - far sedere tutti intorno al tavolo e discutere delle priorità che andranno a definire le strategie operative dell'ente portuale di qui ai prossimi quattro anni». In occasione della riunione odierna l'Autorità di Sistema Portuale toscana ha reso noto che nel bilancio di sostenibilità del 2025 verrà realizzata una sezione ad hoc sugli impatti predittivi delle grandi opere di infrastrutturazione, a cominciare dalla Darsena Europa, che sarà un vero e proprio game changer del sistema portuale nazionale. Nel corso della riunione è stata presentata anche una bozza del Piano di Resilienza.

ADSP "Campagna di sensibilizzazione contro la violenza sulle donne" In porto nessuna voce resta sola

In occasione della Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne, l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** avvia una campagna di sensibilizzazione promossa dal Comitato Unico di Garanzia, con un messaggio semplice e potente: "In porto nessuna voce resta sola". Il cuore dell'iniziativa è un manifesto rosso, affisso nelle sedi dell'**Autorità Portuale** e nelle aree di accesso al porto, sul quale un QR code rimanda a un video collettivo: uomini e donne dell'AdSP, tecnici, amministrativi e operativi, hanno prestato la propria voce per ripetere insieme il claim scelto dal CUG Un gesto simbolico e partecipato che vuole ricordare che la violenza - fisica, psicologica o economica - non è mai un fatto privato, e che il silenzio è terreno fertile per l'isolamento delle vittime. "Abbiamo scelto una frase che appartiene alla nostra identità di comunità **portuale**" ha dichiarato la presidente del CUG, Antonella Querci. "Un porto è un luogo di approdo, di protezione e di cooperazione. Dire che nessuna voce resta sola significa assumere un impegno collettivo: ascoltare, sostenere e non voltarsi dall'altra parte quando qualcuno vive una situazione di violenza. È una responsabilità che ci riguarda tutti, senza eccezioni". Anche il Presidente dell'AdSP MTS, Davide Gariglio, ha voluto sottolineare il valore dell'iniziativa. «Il porto - ha detto - è una comunità di donne e uomini che lavorano insieme ogni giorno, spesso in condizioni complesse". Gariglio ha evidenziato come la tutela della dignità e della sicurezza delle persone non possa essere un principio astratto ma deve diventare un impegno concreto. "La campagna dell'AdSP traduce questo impegno in un gesto semplice, condiviso e profondamente umano. Ringrazio il CUG e tutti i colleghi che hanno partecipato: è così che si costruisce un ambiente di lavoro più giusto e più forte, per tutti" ha concluso. La campagna si distingue per il suo carattere "fatto in casa" ma autentico: nessuna produzione professionale, nessuna comunicazione patinata, ma la scelta di mettere al centro le persone che vivono e lavorano ogni giorno negli scali dell'AdSP MTS. Un modo diretto per dire che la prevenzione della violenza passa attraverso la presenza, l'ascolto e la capacità di fare rete. "L'AdSP MTS conferma così il proprio impegno per creare un ambiente di lavoro rispettoso, inclusivo e consapevole, in cui il benessere delle persone è riconosciuto come parte integrante della sicurezza e della qualità del lavoro **portuale**" è il messaggio conclusivo della Querci.



In occasione della Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale avvia una campagna di sensibilizzazione promossa dal Comitato Unico di Garanzia, con un messaggio semplice e potente: "In porto nessuna voce resta sola". Il cuore dell'iniziativa è un manifesto rosso, affisso nelle sedi dell'Autorità Portuale e nelle aree di accesso al porto, sul quale un QR code rimanda a un video collettivo: uomini e donne dell'AdSP, tecnici, amministrativi e operativi, hanno prestato la propria voce per ripetere insieme il claim scelto dal CUG Un gesto simbolico e partecipato che vuole ricordare che la violenza - fisica, psicologica o economica - non è mai un fatto privato, e che il silenzio è terreno fertile per l'isolamento delle vittime. "Abbiamo scelto una frase che appartiene alla nostra identità di comunità portuale" ha dichiarato la presidente del CUG, Antonella Querci. "Un porto è un luogo di approdo, di protezione e di cooperazione. Dire che nessuna voce resta sola significa assumere un impegno collettivo: ascoltare, sostenere e non voltarsi dall'altra parte quando qualcuno vive una situazione di violenza. È una responsabilità che ci riguarda tutti, senza eccezioni". Anche il Presidente dell'AdSP MTS, Davide Gariglio, ha voluto sottolineare il valore dell'iniziativa. «Il porto - ha detto - è una comunità di donne e uomini che lavorano insieme ogni giorno, spesso in condizioni complesse". Gariglio ha evidenziato come la tutela della dignità e della sicurezza delle persone non possa essere un principio astratto ma deve diventare un impegno concreto. "La campagna dell'AdSP traduce questo impegno in un gesto semplice, condiviso e profondamente umano. Ringrazio il CUG e tutti i colleghi che hanno partecipato: è così che si costruisce un ambiente di lavoro più giusto e più forte, per tutti" ha concluso. La campagna si distingue per il suo carattere "fatto in casa" ma autentico: nessuna produzione professionale, nessuna comunicazione patinata, ma la scelta di mettere al centro le persone che vivono e lavorano ogni giorno negli scali dell'AdSP MTS. Un modo diretto per dire che la prevenzione della violenza passa attraverso la presenza, l'ascolto e la capacità di fare rete. "L'AdSP MTS conferma così il proprio impegno per creare un ambiente di lavoro rispettoso, inclusivo e consapevole, in cui il benessere delle persone è riconosciuto come parte integrante della sicurezza e della qualità del lavoro portuale" è il messaggio conclusivo della Querci.

Biennale del Mare, ecco la squadra che la organizzerà in futuro

Alla prima edizione del maggio scorso i visitatori sono stati 35mila **LIVORNO**. "Blu **Livorno**", la Biennale del Mare e dell'Acqua che nel maggio scorso ha vissuto la prima edizione, ora ha una sua "squadra". L'hanno chiamata "Comitato della Biennale" ed è composta così. Nel consiglio direttivo: oltre al sindaco livornese Luca Salvetti, Stefano Taddia, Nicola Falleni, Leonardo Gonnelli e Maria Luisa Massai. Nella commissione organizzativa tecnico scientifica : la responsabile organizzativa generale è Barbara La Comba, il responsabile della logistica di expo e villaggio è Andrea Pardini, la responsabile dei rapporti con il mondo scientifico è Anna Maria De Biasi, la responsabile rapporti istituzionali è Katia Le Rose, il responsabile della comunicazione è Gabriele Benucci, la responsabile del settore finanziario è Gianna Somigli, il responsabile dei rapporti con associazionismo è Mario Lupi. Come si vede, il comitato è strutturato con un consiglio direttivo presieduto dal sindaco e con una commissione tecnico-scientifica dedicata: quest'ultima - è stato segnalato - ha «il compito di tradurre la visione strategica in un programma ricco e articolato». È stato precisato che tutti i componenti del Comitato della Biennale svolgono le loro funzioni gratis. La sala delle cerimonie di Palazzo Civico a **Livorno** ha ospitato la presentazione del team che guiderà le prossime edizioni della Biennale Blu **Livorno**. Con un obiettivo: fare il bis del successo della prima edizione che, secondo quanto riferito, «ha registrato 35mila presenze». All'iniziativa erano presenti il sindaco Luca Salvetti e i partner fondatori: Asa, Fondazione Goldoni, Fondazione Lem e Consorzio Cibm. Vale la pena di aggiungere che il Comitato della Biennale ha una segreteria con compiti di supporto tecnico-organizzativo: è collocata all'interno del Comune di **Livorno**. Così come direttamente il municipio labronico ha in mano la gestione delle risorse finanziarie («anche eventualmente tramite soggetti appositamente incaricati»). È questa la partenza per la macchina organizzativa del secondo (2027) e del terzo round (2029) annunciando che l'evento è «destinato a crescere in dimensioni e ambizione». A Palazzo Civico gli amministratori livornesi, e in particolare il sindaco, tengono a sottolineare che nello statuto costitutivo emergono «spunti innovativi che delineano una manifestazione unica nel suo genere, un vero e proprio laboratorio di pensiero e azione sui temi cruciali della blue economy, della sostenibilità e della cultura marina». A cominciare dal fatto che la Biennale si mette in vetrina come «modello di collaborazione pubblico-privato, che unisce competenze diverse e complementari». E qui il riferimento è a: il rigore scientifico del Cibm per la salvaguardia e lo studio del mare; la competenza e esperienza tecnico-ambientale di Asa sul tema acqua; la forza promozionale e culturale delle fondazioni Goldoni e Lem. Dal documento costitutivo emerge la volontà - è stato messo in risalto - di dare alla Biennale «una vocazione fortemente



Alla prima edizione del maggio scorso i visitatori sono stati 35mila **LIVORNO**. "Blu **Livorno**", la Biennale del Mare e dell'Acqua che nel maggio scorso ha vissuto la prima edizione, ora ha una sua "squadra". L'hanno chiamata "Comitato della Biennale" ed è composta così. Nel consiglio direttivo: oltre al sindaco livornese Luca Salvetti, Stefano Taddia, Nicola Falleni, Leonardo Gonnelli e Maria Luisa Massai. Nella commissione organizzativa tecnico scientifica : la responsabile organizzativa generale è Barbara La Comba, il responsabile della logistica di expo e villaggio è Andrea Pardini, la responsabile dei rapporti con il mondo scientifico è Anna Maria De Biasi, la responsabile rapporti istituzionali è Katia Le Rose, il responsabile della comunicazione è Gabriele Benucci, la responsabile del settore finanziario è Gianna Somigli, il responsabile dei rapporti con associazionismo è Mario Lupi. Come si vede, il comitato è strutturato con un consiglio direttivo presieduto dal sindaco e con una commissione tecnico-scientifica dedicata: quest'ultima - è stato segnalato - ha «il compito di tradurre la visione strategica in un programma ricco e articolato». È stato precisato che tutti i componenti del Comitato della Biennale svolgono le loro funzioni gratis. La sala delle cerimonie di Palazzo Civico a Livorno ha ospitato la presentazione del team che guiderà le prossime edizioni della Biennale Blu Livorno. Con un obiettivo: fare il bis del successo della prima edizione che, secondo quanto riferito, «ha registrato 35mila presenze». All'iniziativa erano presenti il sindaco Luca Salvetti e i partner fondatori: Asa, Fondazione Goldoni, Fondazione Lem e Consorzio Cibm. Vale la pena di aggiungere che il Comitato della Biennale ha una segreteria con compiti di supporto tecnico-organizzativo: è collocata all'interno del Comune di Livorno. Così come direttamente il municipio labronico ha in mano la gestione delle risorse finanziarie («anche eventualmente tramite soggetti appositamente incaricati»). È questa la partenza per la macchina organizzativa del secondo (2027) e del terzo round (2029) annunciando che

La Gazzetta Marittima

Livorno

proiettata al di là dei confini locali». Ad esempio, viene fatto rilevare che «tra le finalità dichiarate spiccano:» la creazione un dialogo con l'Europa; il coinvolgimento delle città costiere italiane e del bacino del Mediterraneo per un confronto sulle politiche comuni; la creazione di connessioni con altri grandi eventi internazionali focalizzati su ambiente, costa, mare e acqua. La Biennale, cioè, mira a confermare il doppio binario che ha caratterizzato la prima edizione: un appuntamento fisso non solo per il grande pubblico («con eventi divulgativi, spettacoli e intrattenimento») ma anche per addetti ai lavori, ricercatori e istituzioni («grazie a un palinsesto di eventi scientifici specialistici»). Queste le parole del sindaco Luca Salvetti: «Fin dalla preparazione della prima edizione della Biennale ci siamo resi conto che serviva un'organizzazione completamente diversa, una strutturazione precisa del lavoro per la Biennale. Il protocollo servirà a capire chi fa cosa. Il consiglio direttivo deciderà le linee di sviluppo della Biennale e avrà il compito di dare forza alla commissione tecnico-scientifica che sarà l'anima del lavoro concreto».

Le grandi gru di Bettarini rimuovono il ponte mobile fra la Capitaneria e la Fortezza

Transito interdetto martedì 25, c'è da fare la manutenzione straordinaria **LIVORNO**. Oggi martedì 25 novembre la Capitaneria di **porto** ha, con una specifica ordinanza, interdetto ogni passaggio nella zona fra la sede della Guardia Costiera e la Fortezza Vecchia fino alle ore 17 «nello specchio acqueo della bocchetta di ingresso/uscita dalla Darsena Vecchia del **porto** di **Livorno**». Il motivo: la società A. Bettarini e Figli srl deve provvedere alla rimozione del "Ponte Capitaneria" e a spostarlo a terra su apposito bilico di trasporto. Le operazioni di trasferimento vengono compiute mediante l'uso di due grandi gru da terra posizionate nella zona adiacente al ponte sul lato nord, in concessione alla committente società **Porto Livorno 2000**. Era stata proprio la società del gruppo Moby che ha in mano la gestione del **porto** passeggeri a presentare l'11 novembre la richiesta alla Capitaneria segnalando la «necessità di rimuovere temporaneamente il "Ponte Capitaneria", situato all'ingresso della Darsena Vecchia del **porto** di **Livorno**, al fine di eseguire lavori di manutenzione straordinaria». Nella comunicazione la **Porto Livorno 2000** srl ha trasmesso il "piano di sollevamento" redatto dalla società esecutrice delle operazioni di sollevamento e rimozione del "Ponte Capitaneria". Un progetto da 30 milioni per autoprodurre energia e ridurre le emissioni E nel frattempo è stato presentato il nuovo comitato di gestione.



L'AdSp labronica apre al confronto permanente con il cluster

LIVORNO Sostenibilità e resilienza come pilastri della competitività portuale. È intorno a questo concetto che il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, ha riunito nella Fortezza Vecchia operatori, istituzioni e rappresentanti del cluster per un confronto operativo dedicato all'aggiornamento del Bilancio di Sostenibilità dell'ente. Non un semplice seminario, ma un vero momento partecipato di ascolto e dialogo con gli stakeholder del sistema portuale, chiamati a collaborare alla definizione delle priorità di sviluppo sostenibile e alla validazione delle strategie dell'AdSp, che ha pubblicato il suo primo bilancio di sostenibilità nel 2022. Gariglio: L'AdSp è un pezzo dello Stato, deve decidere con la sua comunità Aprendo i lavori nella Sala Ferretti, Gariglio ha ribadito la necessità di un nuovo approccio basato sulla partecipazione attiva degli operatori: L'Autorità Portuale non è un'azienda privata, ma l'espressione di una Comunità. Ha senso solo se dietro di sé ha terminalisti, servizi tecnico-nautici, imprese portuali e servizi di interesse generale. Un metodo che, nelle intenzioni del presidente, dovrà diventare stabile e continuativo, coinvolgendo tutti gli ambiti operativi dell'ente. Proprio in questa prospettiva, Gariglio ha annunciato la convocazione degli Stati Generali dei Porti, un appuntamento dedicato a definire le priorità infrastrutturali del quadriennio alla luce della scarsità di risorse disponibili: Vogliamo far sedere tutti attorno a un tavolo per individuare insieme le linee strategiche del prossimo futuro, ha spiegato, rimarcando il dovere di costruire oggi un porto più sostenibile per le generazioni future. Satta (Università di Genova): Livorno pioniera nel coinvolgimento degli stakeholder Durante l'incontro, il prof. Giovanni Satta dell'Università di Genova ha illustrato gli avanzamenti metodologici compiuti dall'AdSp, riconoscendole un ruolo pionieristico nel panorama nazionale. Il Bilancio di Sostenibilità dell'AdSp di Livorno non è un semplice documento contabile: è uno strumento per costruire una visione di lungo periodo condivisa con la comunità portuale, ha evidenziato, ricordando come l'ente sia stato fra i primi in Italia a introdurre un processo non richiesto dalla legge ma utile a raccogliere in modo strutturato la percezione degli stakeholder sui temi ESG. Darsena Europa: nel bilancio 2025 una sezione dedicata agli impatti predittivi Il Bilancio di Sostenibilità 2025 includerà una sezione specifica dedicata alla valutazione degli impatti delle grandi opere infrastrutturali, in particolare della Darsena Europa, definita da Satta un vero game changer per il sistema portuale nazionale. Analizzare la sostenibilità futura dell'opera il cui completamento è previsto per il 2030 non sarà un esercizio accademico, ma un passaggio cruciale per assicurare ricadute positive sulla comunità e sul territorio. Presentato il Piano di Resilienza e avviata la consultazione con gli operatori Nel corso della riunione è stata presentata anche la bozza del Piano di Resilienza,

Messaggero Marittimo.it



L'AdSp labronica apre al confronto permanente con il cluster

LIVORNO – Sostenibilità e resilienza come pilastri della competitività portuale. È intorno a questo concetto che il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, ha riunito nella Fortezza Vecchia operatori, istituzioni e rappresentanti del cluster per un confronto operativo dedicato all'aggiornamento del Bilancio di Sostenibilità dell'ente. Non un semplice seminario, ma un vero momento partecipato di ascolto e dialogo con gli stakeholder del sistema portuale, chiamati a collaborare alla definizione delle priorità di sviluppo sostenibile e alla validazione delle strategie dell'AdSp, che ha pubblicato il suo primo bilancio di sostenibilità nel 2022.

Gariglio: "L'AdSp è un pezzo dello Stato, deve decidere con la sua comunità"

Aprendo i lavori nella Sala Ferretti, Gariglio ha ribadito la necessità di un nuovo approccio basato sulla partecipazione attiva degli operatori: "L'Autorità Portuale non è un'azienda privata, ma l'espressione di una Comunità. Ha senso solo se dietro di sé ha terminalisti, servizi tecnico-nautici,

Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma né con il consenso. Copyright © 2022 - Editoriale Commercial Marittimo s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 - Livorno. Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 0008020497. Piva 0008020497. Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati

Messaggero Marittimo

Livorno

che offre una prima valutazione sistematica della vulnerabilità delle infrastrutture portuali agli eventi climatici avversi. Il gruppo di lavoro della società TIM10, coordinato da Satta, ha distribuito ai partecipanti questionari dedicati e li ha guidati nella lettura dei temi più rilevanti. I risultati dell'analisi saranno condivisi la prossima primavera in un evento pubblico dedicato, occasione in cui la comunità portuale potrà discutere e contribuire alla definizione delle linee finali del documento.

Maria Gloria Giani: "Portualità, governance, generazioni"

LIVORNO - In un settore che vive di territorialità, equilibri politici e identità industriali, l'idea di un sistema portuale dell'Alto Tirreno continua ad affascinare più a livello teorico che pratico. Maria Gloria Giani, figura storica dell'imprenditoria marittima livornese e presidente del Propeller Club di Livorno, lo dice senza infingimenti: più che una promessa, è un'utopia. Non per mancanza di volontà, ma perché i porti, come gli ecosistemi, rispondono a logiche complesse, stratificate, spesso non replicabili. Per la Dott.ssa Giani, la distanza che separa la visione dal risultato non è frutto di critica bensì di esperienza. Ogni porto ha una sua struttura economica, dinamiche politiche locali, specificità industriali che ne determinano le traiettorie. L'Alto Tirreno, osserva, è uno spazio ricco di eccellenze ma anche di forti differenze: Se già è difficile fare sistema tra due realtà vicine, come Livorno e Viareggio, figuriamoci tra Genova, Savona, Spezia e Livorno, con vocazioni merceologiche e flussi completamente diversi. L'Italia non esporta materia prima, bensì manifattura; e questa, per logica, segue le concentrazioni industriali del Nord. Per questo, in un Paese dove le catene del valore si articolano intorno a distretti e specializzazioni, l'idea di una governance unica rischia di restare più un auspicio che un piano operativo. Questa lucidità non frena, tuttavia, la tensione verso un Mediterraneo più forte. Per Giani la priorità resta evitare che il Mare Nostrum diventi soltanto un grande bacino di transito per rotte globali decise altrove. Ma la strada è lunga. I miracoli accadono, concede con un sorriso. Ma richiedono tempo, convergenze e un nuovo pragmatismo. L'orizzonte dei prossimi cinque anni: le priorità secondo il Propeller Dal suo duplice ruolo di imprenditrice e presidente di un cluster nazionale, la Dott.ssa Giani guarda al futuro con una sana dose di realismo. Cinque anni, nel mondo del lavoro, non sono lunghi periodi di programmazione, ma domani mattina. E ogni porto, osserva, produrrebbe risposte diverse in base alle proprie esigenze operative. Il Propeller Club, per sua natura, prova a costruire connessioni. L'impostazione del presidente nazionale Masucci centrale, trasversale, strutturata ha reso i club italiani più allineati nel dibattito, ma una progettualità comune per tutti i porti dell'Alto Tirreno resta difficile. La priorità, semmai, è continuare a creare luoghi di confronto dove terminalisti, agenti marittimi, armatori e imprese possano indicare ciò che per loro è davvero urgente. Non una torre di controllo, ma una rete di ascolto. Entry/Exit System: un esperimento che Livorno sceglie di guardare da vicino Al centro dell'incontro del Propeller Club c'è l'Entry/Exit System, l'EES, la nuova infrastruttura europea che da un mese sta riorganizzando il controllo dei cittadini non UE in ingresso e in uscita dal territorio europeo. Genova e Civitavecchia sono i primi porti coinvolti, per via dei forti flussi turistici, ma Livorno non è destinata a restare a lungo fuori dal perimetro. La

Messaggero Marittimo.it



Maria Gloria Giani: "Portualità, governance, generazioni"

LIVORNO - In un settore che vive di territorialità, equilibri politici e identità industriali, l'idea di un "sistema portuale dell'Alto Tirreno" continua ad affascinare più a livello teorico che pratico. Maria Gloria Giani, figura storica dell'imprenditoria marittima livornese e presidente del Propeller Club di Livorno, lo dice senza infingimenti: più che una promessa, è un'utopia. Non per mancanza di volontà, ma perché i porti, come gli ecosistemi, rispondono a logiche complesse, stratificate, spesso non replicabili.

Per la Dott.ssa Giani, la distanza che separa la visione dal risultato non è frutto di critica bensì di esperienza. Ogni porto ha una sua struttura economica, dinamiche politiche locali, specificità industriali che ne determinano le traiettorie. L'Alto Tirreno, osserva, è uno spazio ricco di eccellenze ma anche di forti differenze: "Se già è difficile fare sistema tra due realtà vicine, come Livorno e Viareggio, figuriamoci tra Genova, Savona, Spezia e Livorno, con vocazioni merceologiche e flussi completamente diversi". L'Italia non esporta materia prima, bensì manifattura; e questa, per logica,

Messaggero Marittimo - I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma né con il consenso. Copyright © 2025 - Editore Commerciali Marittimo s.r.l. Sede sociale: Piazza Garibaldi, 12 - Livorno. Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 0008020497. P.Iva 0008020497. Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati.

Messaggero Marittimo

Livorno

fase sperimentale, ricorda Giani, durerà fino alla primavera. È presto per trarre conclusioni, ma non per aprire un dibattito pubblico. Da qui l'idea di coinvolgere la Polizia di Frontiera Marittima, il Prefetto, la Direzione marittima della Toscana, i terminalisti e le associazioni di categoria, perché le preoccupazioni sono molte e non soltanto operative. La memoria dell'11 settembre torna come riferimento storico: quando l'aviation security cambiò drasticamente, anche gli aeroporti più piccoli dovettero sostenere investimenti milionari per evitare di essere tagliati fuori dalle rotte. Oggi la logica dell'EES è diversa controllo migratorio, sicurezza, integrazione con Interpol ma l'effetto collaterale è simile: tempi, costi, investimenti, riorganizzazione dei flussi. Il punto critico riguarda soprattutto il turismo: Se una famiglia sale su un traghetto per la Corsica, con bagagli, auto e bambini, come si fa uno screening biometrico snello? Dove si collocano i totem? Quanti agenti servono? E quanto inciderà tutto questo sul prezzo del biglietto? Domande che, per ora, non hanno risposta. Ma Livorno ribadisce Giani vuole essere pilota nel percorso di comprensione e adattamento, non spettatrice passiva. Passaggio generazionale: la rotta più lunga e più delicata Se c'è un tema che tocca l'imprenditrice prima ancora della presidente, è quello del passaggio generazionale. La storia della famiglia Giani attraversa cinque generazioni e un secolo di trasformazioni, dal boom economico, fino alle sfide della portualità contemporanea. Oggi il testimone passa a Beatrice, già da dieci anni al lavoro accanto alla madre, con una specializzazione nello yachting e una sede a Viareggio. Giani racconta la propria scelta con sincerità e ordine: separazione tra patrimonio immobiliare e attività produttiva, creazione di una holding, assegnazione di responsabilità diverse alle due figlie. È un modello di pianificazione prudente, moderno, lucido che evita la sovrapposizione e consente a chi subentra di portare innovazione senza snaturare la storia aziendale. La chiave, dice, è sempre la stessa: rinnovarsi. Ogni generazione porta il proprio tempo e la propria visione. Il porto cambia, il mondo cambia, le imprese devono farlo altrettanto. Ma la speranza, per lei, va oltre il bilancio: continuare a dare lavoro, continuità, dignità a chi da anni contribuisce alla solidità dell'azienda. E magari ispirare i nipoti, perché no.

Port News

Livorno

Livorno, l'AdSP sceglie la via del confronto costante

La premessa è che la sostenibilità, sociale e ambientale, e la resilienza sono ormai diventati fattori cruciali per misurare la competitività di un porto o di un sistema portuale. Il concetto di fondo è che tali fattori non possano costituire un reale vantaggio competitivo senza il concreto supporto delle imprese e degli operatori portuali. Nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, l'Autorità Portuale ha riunito quest'oggi gli operatori portuali, le istituzioni e la comunità portuale per un incontro operativo sull'aggiornamento del Bilancio di Sostenibilità, redatto per la prima volta nel 2022. Non un semplice seminario quello organizzato dall'ente di Palazzo Rosciano ma un vero e proprio confronto costruttivo con gli stakeholder per la condivisione e la validazione congiunta delle priorità di sviluppo sostenibile del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. In avvio di convegno è stato il presidente dell'AdSP, **Davide Gariglio**, a sottolineare l'importanza strategica di un approccio che mette in primo piano le persone e la loro partecipazione attiva alla formazione dei processi decisionali di un ente, l'Autorità Portuale, che non è un'azienda privata, ma un pezzo dello Stato e l'espressione di una Comunità. L'AdSP ha dichiarato **Gariglio** ha senso solo e soltanto se dietro di sé ha i terminalisti, i servizi tecnico-nautici, le imprese portuali, i servizi di interesse generale. Vorrei che quello del confronto partecipato fosse un metodo da utilizzare stabilmente e in modo continuativo per tutti gli ambiti operativi dell'Ente. E' anche per questo motivo che **Gariglio** ha voluto annunciare gli Stati Generali dei Porti, una iniziativa che prende le mosse dalla constatazione della esiguità delle risorse economiche disponibili per far fronte a tutte le esigenze di ammodernamento infrastrutturale dei porti del Sistema: Vogliamo far sedere tutti intorno al tavolo e discutere delle priorità che andranno a definire le strategie operative dell'Ente portuali di qui ai prossimi quattro anni ha spiegato, sottolineando come l'evento di oggi pomeriggio sia quindi in linea con questo questo modus operandi e con l'idea che abbiamo il dovere di lasciare ai nostri figli un mondo possibilmente migliore di quello che abbiamo ereditato dai nostri padri. Durante il seminario è stato il prof. Giovanni Satta, dell'Università di Genova, a evidenziare il ruolo pionieristico assunto dall'AdSP di Livorno: Con la redazione del Bilancio di Sostenibilità, l'AdSP si è posta come obiettivo non quello di redigere un ulteriore documento di contabilità, ma di costruire assieme alla comunità portuale una visione di lungo periodo che sopravviva alle sfide congiunturali ha dichiarato, sottolineando come la Port Authority livornese sia stata in Italia uno dei primi enti ad avere l'idea di introdurre qualcosa che non era obbligata a fare per legge: ovvero, raccogliere in modo strutturato la percezione degli stakeholder sui temi ambientali, sociali, economici e di governance più rilevanti per il futuro del sistema portuale (Satta ha parlato dell'acronimo



Port News

Livorno

ESG -Environmental, Social, and Governance un approccio che valuta l'impegno di un'azienda verso la sostenibilità e l'etica). Nel Bilancio di Sostenibilità del 2025 verrà realizzata una sezione ad hoc sugli impatti predittivi delle grandi opere di infrastrutturazione, a cominciare dalla Darsena Europa, definita un vero e proprio game changer del Sistema Portuale nazionale. Analizzarne gli scenari di sostenibilità non è per Satta un mero esercizio di retorica ma una valutazione che riguarderà l'avvenire (l'opera sarà completata nel 2030). L'obiettivo non è quindi soltanto quello di costruire una infrastruttura funzionale ed efficiente sotto il profilo trasportistico ma anche sostenibile e atta a generare ritorni positivi per la comunità locale. Nel corso della riunione, durante la quale è stata presentata anche una bozza del Piano di Resilienza, che costituisce una prima riflessione sistematica sull'esposizione delle infrastrutture portuali agli eventi avversi climatici, il gruppo di lavoro della società di analisi TIM10, coordinato dallo stesso Satta, ha assistito gli operatori portuali e le imprese, consegnando dei questionari da compilare e guidandoli nella lettura dei principali temi di sostenibilità. I risultati di questa analisi saranno presentati e discussi in un evento pubblico dedicato, che si terrà la prossima primavera, nel corso del quale i report finali e le indicazioni in questi contenuti saranno condivisi e discussi ulteriormente con tutti con la comunità portuale.

Cocaina dal Sudamerica alla Lombardia attraverso il porto di Livorno: 28 arresti

Smantellata rete legata alla 'ndrangheta. La droga viaggiava nascosta all'interno di container utilizzati per trasporti commerciali leciti. Un traffico internazionale di cocaina, per un valore stimato di oltre 27 milioni di euro, è stato smantellato dalla Guardia di Finanza di Milano e dallo Scico. Ventotto le misure cautelari eseguite: 25 in carcere e 3 ai domiciliari. Gli indagati, secondo la Dda di Milano, facevano parte di un'organizzazione armata riconducibile alla 'ndrangheta della Locride, in particolare al clan Barbaro, con il supporto di elementi della criminalità albanese. La rete criminale importava grandi quantitativi di droga dal Sudamerica sfruttando container commerciali diretti verso i porti di **Livorno**, Rotterdam, Gioia Tauro e Le Havre, utilizzando la tecnica del "rip-off", che permette ai narcos di occultare lo stupefacente nei carichi leciti. Tra gli arrestati anche un cittadino cinese, accusato di riciclaggio: secondo il procuratore Marcello Viola avrebbe gestito i pagamenti tramite il sistema di compensazione informale "fei eh ien", permettendo all'organizzazione di saldare le forniture di droga senza passare dai canali bancari. Le indagini del Gico hanno ricostruito una fitta rete con basi in Lombardia e collegamenti in Germania, Paesi Bassi, Spagna, Regno Unito, Colombia e Brasile, resa possibile anche dall'uso di sistemi di messaggistica criptata e dal contatto con broker albanesi e fornitori sudamericani.



La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Liberty Magona chiede all'Authority il rinnovo della concessione fino al 2030

L'istanza riguarda 14mila metri quadri in località Portovecchio PIOMBINO (Livorno). Lo stabilimento Liberty Magona sta avendo più di un problema: al punto che al tavolo del ministero i sindacati metalmeccanici piombinesi hanno segnalato a più riprese difficoltà, intoppi problemi nel rapporto con i lavoratori. È già in discussione il passaggio di consegne nelle mani del gruppo svizzero Trasteel, anche se tanto le organizzazioni sindacali quanto lo stesso sindaco piombinese hanno ripetuto spesso che l'unica via d'uscita è la cessione. Ma ovviamente non è come vendere il negozio del fruttivendolo all'angolo. Nel frattempo, la società Liberty Magona si è fatta avanti con l'Authority che da Palazzo Rosciano a Livorno governa anche il porto di Piombino per chiedere il rinnovo di una concessione. Lo rende noto l'istituzione portuale labronica pubblicando all'albo pretorio online l' «avviso di presentazione istanza di rinnovo concessione, presso il Porto di Piombino, per l'occupazione di un'area demaniale marittima allo scopo di utilizzarli per attività inerenti all'esercizio del retrostante stabilimento». È una istanza presentata in data 4 novembre scorso con cui la società Liberty Magona srl si premura di domandare il rinnovo - per il periodo che va dal 1° aprile del prossimo anno fino alla fine di marzo 2030 - della concessione n. 51/23, rep n. 54 del 06/12/2023. Riguarda «un'area demaniale marittima della superficie di mq. 14.311,78 sita presso il Porto di Piombino e più precisamente in Località Portovecchio». Scopo: utilizzarli per «attività inerenti all'esercizio del retrostante stabilimento». A questo punto l'Authority ha dato tempo fino all'antevigilia di Natale a chiunque abbia da controbattere qualcosa al riguardo.

La Gazzetta Marittima

Liberty Magona chiede all'Authority il rinnovo della concessione fino al 2030



11/25/2025 09:42

L'istanza riguarda 14mila metri quadri in località Portovecchio PIOMBINO (Livorno). Lo stabilimento Liberty Magona sta avendo più di un problema: al punto che al tavolo del ministero i sindacati metalmeccanici piombinesi hanno segnalato a più riprese difficoltà, intoppi problemi nel rapporto con i lavoratori. È già in discussione il passaggio di consegne nelle mani del gruppo svizzero Trasteel, anche se tanto le organizzazioni sindacali quanto lo stesso sindaco piombinese hanno ripetuto spesso che l'unica via d'uscita è la cessione. Ma ovviamente non è come vendere il negozio del fruttivendolo all'angolo... Nel frattempo, la società Liberty Magona si è fatta avanti con l'Authority che da Palazzo Rosciano a Livorno governa anche il porto di Piombino per chiedere il rinnovo di una concessione. Lo rende noto l'istituzione portuale labronica pubblicando all'albo pretorio online l' «avviso di presentazione istanza di rinnovo concessione, presso il Porto di Piombino, per l'occupazione di un'area demaniale marittima allo scopo di utilizzarli per attività inerenti all'esercizio del retrostante stabilimento». È una istanza presentata in data 4 novembre scorso con cui la società Liberty Magona srl si premura di domandare il rinnovo - per il periodo che va dal 1° aprile del prossimo anno fino alla fine di marzo 2030 - della concessione n. 51/23, rep n. 54 del 06/12/2023. Riguarda «un'area demaniale marittima della superficie di mq. 14.311,78 sita presso il Porto di Piombino e più precisamente in Località Portovecchio». Scopo: utilizzarli per «attività inerenti all'esercizio del retrostante stabilimento». A questo punto l'Authority ha dato tempo fino all'antevigilia di Natale a chiunque abbia da controbattere qualcosa al riguardo.

Sequestrati 500 kg di cocaina al porto di Civitavecchia

Maxi operazione all'interno dello scalo da parte delle Fiamme Gialle redazione web CIVITAVECCHIA - Brillante operazione della Guardia di Finanza al porto di Civitavecchia, dove nei giorni scorsi è stato intercettato un carico di oltre 500 chilogrammi di cocaina nascosto all'interno di alcuni container provenienti dal Sud America. La droga, abilmente occultata tra merce dichiarata di copertura, avrebbe fruttato sul mercato nero più di 100 milioni di euro. L'intervento, scattato dopo una serie di controlli mirati sulle merci in transito, è stato possibile grazie all'impiego di scanner doganali di ultima generazione e a un'attività investigativa coordinata che ha coinvolto diverse procure italiane. Gli inquirenti sospettano la regia di organizzazioni criminali internazionali specializzate nel traffico di stupefacenti lungo le rotte commerciali del Mediterraneo. Si tratta di uno dei sequestri più ingenti registrati negli ultimi anni. Le autorità hanno sottolineato come l'operazione rappresenti un duro colpo ai narcotrafficienti e un segnale concreto dell'impegno quotidiano per contrastare i traffici illeciti e tutelare la sicurezza dei cittadini.

CivOnline

Sequestrati 500 kg di cocaina al porto di Civitavecchia



11/25/2025 11:04

Maxi operazione all'interno dello scalo da parte delle Fiamme Gialle redazione web CIVITAVECCHIA - Brillante operazione della Guardia di Finanza al porto di Civitavecchia, dove nei giorni scorsi è stato intercettato un carico di oltre 500 chilogrammi di cocaina nascosto all'interno di alcuni container provenienti dal Sud America. La droga, abilmente occultata tra merce dichiarata di copertura, avrebbe fruttato sul mercato nero più di 100 milioni di euro. L'intervento, scattato dopo una serie di controlli mirati sulle merci in transito, è stato possibile grazie all'impiego di scanner doganali di ultima generazione e a un'attività investigativa coordinata che ha coinvolto diverse procure italiane. Gli inquirenti sospettano la regia di organizzazioni criminali internazionali specializzate nel traffico di stupefacenti lungo le rotte commerciali del Mediterraneo. Si tratta di uno dei sequestri più ingenti registrati negli ultimi anni. Le autorità hanno sottolineato come l'operazione rappresenti un duro colpo ai narcotrafficienti e un segnale concreto dell'impegno quotidiano per contrastare i traffici illeciti e tutelare la sicurezza dei cittadini.

LavorMare: Nasce il primo evento nazionale sulle professioni del mare

Nov 25, 2025 Arriva LavorMare 2026, prima edizione dell'unico evento nazionale in Italia dedicato ai futuri professionisti dell'industria marittima e navale e della blue economy. Questo evento ha lo scopo di fornire orientamento e informazione ai giovani interessati a trovare un lavoro nell'industria cantieristica, crocieristica, trasporto marittimo, servizi portuali, attività subacquee, strutture offshore (piattaforme oil&gas, allevamento ittico, parchi eolici, cavi sottomarini) e in tutte le nuove professioni dell'economia del mare. I partecipanti potranno incontrare professionisti di alto livello, comprendere i vari percorsi formativi e cogliere future opportunità di lavoro. "Le aziende del settore marittimo e navale sono a caccia di nuovi professionisti e tecnici per rispondere alle crescenti esigenze di sviluppo di questo importante comparto industriale", spiega Luciano Castro, ideatore e presidente di LavorMare. "Recenti stime hanno infatti confermato che già oggi, ma anche nei prossimi anni, questo settore avrà sempre più bisogno di migliaia di ufficiali, comandanti, direttori, ingegneri, tecnici, manutentori, personale di bordo e di terra, addetti specializzati di imprese, porti e strutture civili e militari. Si apre così un'importante opportunità occupazionale per le nuove generazioni". LavorMare è organizzato dall'associazione Ifimedia e dalla società Mediarkè, in collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Industriale, Elettronica e Meccanica (DIIE) dell'Università Roma Tre, che propone un curriculum sulle "Tecnologie del Mare" all'interno del corso di laurea in Ingegneria Meccanica. La prima edizione si svolgerà nei giorni martedì 24 e mercoledì 25 febbraio 2026 presso il Polo di Ostia (Roma) dell'Università Roma Tre. Questo Polo universitario usufruisce di un'ampia struttura appena ristrutturata, dotata di numerose aule e di ampi spazi comuni, situata sul lungomare di Ostia, frazione del Comune di Roma a pochi chilometri dalla Capitale, che ospita anche un **Porto Turistico** (con 833 posti barca fino a 60 metri) e che si trova a un'ora di auto dal grande **Porto di Civitavecchia**. L'evento LavorMare avrà una periodicità annuale e si svilupperà su due giornate. Il programma sarà articolato in una dozzina di convegni e conferenze di manager, professionisti ed esperti, che forniranno indicazioni e suggerimenti ai giovani interessati a lavorare nell'industria marittima e nel settore della blue economy. Sarà anche organizzata un'ampia area espositiva con i desk di scuole e istituti nautici, industrie navali, società crocieristiche e di trasporto marittimo, enti e associazioni.



Shipping Italy

Napoli

Noleggiato da Gnv il traghetto Golden Carrier per la linea Palermo-Napoli

Il vuoto lasciato dal ritiro di Moby sulla linea marittima ro-pax fra i porti di **Napoli** e Palermo verrà subito colmato da Gnv, compagnia di traghetti del Gruppo Msc che ha appena noleggiato la nave ro-pax Golden Carrier battente bandiera di Cipro. Appena approdato nel porto del capoluogo siciliano, il traghetto di proprietà della società A-Ships Management, secondo quanto confermato a SHIPPING ITALY alla stessa Gnv ("noleggio temporaneo organizzato per soddisfare le esigenze della flotta durante il periodo di manutenzione programmata"), risulta essere stato preso in charter per tre mesi (con opzione per un ulteriore trimestre) al fine di coprire il collegaento fra Sicilia e campania dove sono rimasti a competere solo Grimaldi Euromed e Gnv dopo l'uscita di scena appunto di Moby. Quest'ultima, per effetto del piano proposto e accettato dall'Autorità Antitrust al fine di evitare il rischio di un'azione sanzionatoria per possibile abuso di posizione dominante su alcune rotte di cabotaggio, si trova a dover dismettere e vendere alcune navi che serviranno a ripagare il debito contratto con Msc per consentire alla 'balena blu' di chiudere il concordato preventivo. Proprio per gli esuberi conseguenti alla dismissione di naviglio, le organizzazioni sindacali Federmar Cisl, Ugl Mare e Usb hanno proclamato una nuova fase di sciopero nazionale di 48 ore (dalle ore 15:00 del 9 dicembre alle 14:59 dell'11 dicembre 2025) coinvolgendo il personale marittimo e amministrativo delle società Moby e Tirrenia Cin. "La decisione nasce dalla grave situazione aziendale, con la vendita all'asta di cinque navi, la dismissione della storica linea **Napoli**-Palermo e l'annuncio di circa 350 esuberi tra i marittimi, senza dati certi sul personale amministrativo" si legge in una nota. Il traghetto Golden Carrier, essendo stato noleggiato 'a breve termine' e armato (quindi con personale comunitario a bordo), non potrà contribuire, quantomeno nel prossimo futuro, ad alleviare questa situazione. N.C.



11/25/2025 16:09 Nicola Capuzzo

Navì La tratta ha appena visto il ritiro di Moby costretta a vendere alcune sue navi per ripagare il prestito concesso da Msc di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il vuoto lasciato dal ritiro di Moby sulla linea marittima ro-pax fra i porti di Napoli e Palermo verrà subito colmato da Gnv, compagnia di traghetti del Gruppo Msc che ha appena noleggiato la nave ro-pax Golden Carrier battente bandiera di Cipro. Appena approdato nel porto del capoluogo siciliano, il traghetto di proprietà della società A-Ships Management, secondo quanto confermato a SHIPPING ITALY alla stessa Gnv ("noleggio temporaneo organizzato per soddisfare le esigenze della flotta durante il periodo di manutenzione programmata"), risulta essere stato preso in charter per tre mesi (con opzione per un ulteriore trimestre) al fine di coprire il collegaento fra Sicilia e campania dove sono rimasti a competere solo Grimaldi Euromed e Gnv dopo l'uscita di scena appunto di Moby. Quest'ultima, per effetto del piano proposto e accettato dall'Autorità Antitrust al fine di evitare il rischio di un'azione sanzionatoria per possibile abuso di posizione dominante su alcune rotte di cabotaggio, si trova a dover dismettere e vendere alcune navi che serviranno a ripagare il debito contratto con Msc per consentire alla 'balena blu' di chiudere il concordato preventivo. Proprio per gli esuberi conseguenti alla dismissione di naviglio, le organizzazioni sindacali Federmar Cisl, Ugl Mare e Usb hanno proclamato una nuova fase di sciopero nazionale di 48 ore (dalle ore 15:00 del 9 dicembre alle 14:59 dell'11 dicembre 2025) coinvolgendo il personale marittimo e amministrativo delle società Moby e Tirrenia Cin. "La decisione nasce dalla grave situazione aziendale, con la vendita all'asta di cinque navi, la dismissione della storica linea Napoli-Palermo e l'annuncio di circa 350 esuberi tra i marittimi, senza dati certi sul personale amministrativo" si legge in una nota. Il traghetto Golden Carrier, essendo stato noleggiato 'a breve termine' e armato (quindi con personale comunitario a bordo), non potrà contribuire, quantomeno nel prossimo futuro, ad alleviare questa situazione. N.C.

Salerno Today

Salerno

Estate 2026: collegamenti marittimi del Metrò del mare a partire dal 13 giugno

Già note le date di attivazione dei collegamenti marittimi del Metrò del Mare per l'estate 2026, servizio di trasporto via mare pensato per agevolare la mobilità lungo la costa cilentana e amalfitana. Il metrò C'è chi pensa al Natale e chi pensa già all'estate: sono già state rese note le date di attivazione dei collegamenti marittimi del Metrò del Mare per l'estate 2026, servizio di trasporto via mare pensato per agevolare la mobilità lungo la costa cilentana e amalfitana. Si parte sabato 13 giugno mentre l'ultima corsa è prevista domenica 6 settembre. Il servizio, a cura di Alicost, prevede due linee: la A1 (attiva dal lunedì al venerdì) che comprende Salerno, Agropoli, San Marco di Castellabate, Amalfi, Positano; la A2 (attiva il sabato e la domenica) che prevede Salerno, Agropoli, San Marco di Castellabate e Acciaroli. Il Metrò del Mare rappresenta una soluzione comoda, sostenibile e panoramica per residenti e turisti che desiderano spostarsi tra le principali località costiere, evitando il traffico stradale e contribuendo alla riduzione dell'impatto ambientale. Il commento del sindaco Roberto Mutalipassi e dell'assessore al

porto Giuseppe Di Filippo: E' un'ottima notizia quella di sapere con largo

anticipo le date di operatività del servizio Metrò del mare che vede il **porto** di Agropoli protagonista in termini di utenza. Questo grazie al bando quadriennale affidato dalla Regione Campania la scorsa estate con durata fino al 2028. Si parte già a metà giugno con durata fino alla prima settimana di settembre e si confermano le due tratte dello scorso anno, sia quella interna al Cilento nel fine settimana che quella verso la costiera amalfitana nei giorni feriali, dal lunedì al venerdì. Auspichiamo che si possa aggiungere anche quella per Capri che resta tra le mete più ambite.

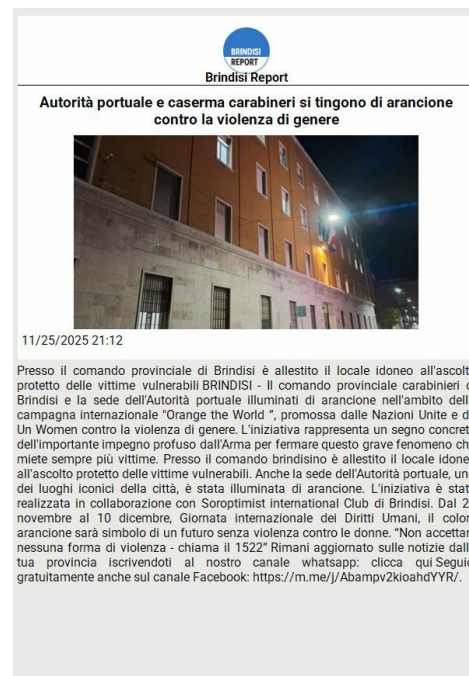


Brindisi Report

Brindisi

Autorità portuale e caserma carabinieri si tingono di arancione contro la violenza di genere

Presso il comando provinciale di Brindisi è allestito il locale idoneo all'ascolto protetto delle vittime vulnerabili BRINDISI - Il comando provinciale carabinieri di Brindisi e la sede dell'Autorità portuale illuminati di arancione nell'ambito della campagna internazionale "Orange the World", promossa dalle Nazioni Unite e da Un Women contro la violenza di genere. L'iniziativa rappresenta un segno concreto dell'importante impegno profuso dall'Arma per fermare questo grave fenomeno che miete sempre più vittime. Presso il comando brindisino è allestito il locale idoneo all'ascolto protetto delle vittime vulnerabili. Anche la sede dell'Autorità portuale, uno dei luoghi iconici della città, è stata illuminata di arancione. L'iniziativa è stata realizzata in collaborazione con Soroptimist international Club di Brindisi. Dal 25 novembre al 10 dicembre, Giornata internazionale dei Diritti Umani, il colore arancione sarà simbolo di un futuro senza violenza contro le donne. "Non accettare nessuna forma di violenza - chiama il 1522" Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: [clicca qui](#) Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: <https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/>.



Porto Taranto, esercitazione su incendi, inquinamento e security

Testati piani di emergenza e risposta a scenari critici avanzati Esercitazione complessa nel porto di Taranto per verificare i piani di emergenza in materia di sicurezza portuale, lotta antincendio e risposta a eventi di inquinamento marino. L'attività addestrativa ha messo alla prova l'efficacia delle procedure di comunicazione tra le diverse sale operative e la capacità di risposta coordinata dell'intero sistema portuale in caso di evento critico. Lo scenario simulato ha previsto il rinvenimento di un pacco sospetto all'interno di un impianto portuale, successivamente deflagrato, con conseguente sviluppo di un incendio e sversamento in mare di sostanze potenzialmente inquinanti. La simulazione ha richiesto l'attivazione delle procedure di allarme, l'evacuazione dell'area interessata e l'intervento congiunto dei mezzi antincendio e dei dispositivi per il contenimento e il recupero degli inquinanti, secondo una sequenza operativa studiata per evitare interferenze tra i diversi soggetti impegnati. L'esercitazione, coordinata dalla Capitaneria di porto, ha visto la partecipazione dell'Autorità di Sistema Portuale, dei Vigili del Fuoco, della Polizia, della Guardia di Finanza, degli operatori portuali e delle imprese attive nello scalo. L'iniziativa - spiega una nota della Capitaneria - si inserisce nel programma delle attività periodiche di prevenzione e addestramento previste dalla normativa vigente, finalizzate all'aggiornamento dei protocolli operativi e al miglioramento continuo degli standard di sicurezza e tutela ambientale della comunità portuale.



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Vertenza Terminal Milazzo, diffidata la Liberty Lines

Il legale dei lavoratori del porto di Milazzo licenziati dalla Comet, dopo l'annullamento della gara d'appalto per l'affidamento dei servizi portuali, ha formalmente diffidato la "Liberty Lines" che ha preso in carico i servizi. In buona sostanza, il legale dei 5 impiegati, rimasti senza il lavoro, ha scritto anche all'**Autorità portuale** di Messina, tenuto conto che la Compagnia di navigazione, ha preso in carico il servizio non avendo concessione e impiegando personale interno privo di formazione. Il Tar di Catania ha recentemente annullato la gara d'appalto con la quale la Liberty si era aggiudicata il servizio.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Autorità di sistema portuale dello Stretto, Salvatore Ciccone nominato nel comitato di gestione

Nell'**Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto, all'interno del Comitato di Gestione, è stato nominato, su designazione della Città Metropolitana di Reggio Calabria, l'Arch. Antonio Salvatore Ciccone. Nell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto, all'interno del Comitato di Gestione, è stato nominato, su designazione della Città Metropolitana di Reggio Calabria, l'Arch. Antonio Salvatore Ciccone. "Conosciamo bene Ciccone, non solo quale esponente politico vellese e storico militante del nostro Circolo, ma anche nelle vesti di tecnico e di attento conoscitore delle infrastrutture dello Stretto". E' quanto afferma Enzo Musolino, segretario cittadino del Circolo Pd "T. Giordano". "Una nomina, quindi, davvero meritata che inorgoglisce la nostra Comunità e che ci fa ben sperare di collaborare - da posizioni diverse ma non distanti - nell' interesse di Villa San Giovanni", conclude la nota.



Stretto Web

Autorità di sistema portuale dello Stretto, Salvatore Ciccone nominato nel comitato di gestione



11/25/2025 16:01 Danilo Loria

Nell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, all'interno del Comitato di Gestione, è stato nominato, su designazione della Città Metropolitana di Reggio Calabria, l'Arch. Antonio Salvatore Ciccone. Nell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, all'interno del Comitato di Gestione, è stato nominato, su designazione della Città Metropolitana di Reggio Calabria, l'Arch. Antonio Salvatore Ciccone. "Conosciamo bene Ciccone, non solo quale esponente politico vellese e storico militante del nostro Circolo, ma anche nelle vesti di tecnico e di attento conoscitore delle infrastrutture dello Stretto". E' quanto afferma Enzo Musolino, segretario cittadino del Circolo Pd "T. Giordano". "Una nomina, quindi, davvero meritata che inorgoglisce la nostra Comunità e che ci fa ben sperare di collaborare - da posizioni diverse ma non distanti - nell' interesse di Villa San Giovanni", conclude la nota.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Nuovo terminal Reggio Calabria-Tremestieri: perchè Pentimele sostituirà Villa, i vantaggi e le fake news

Tutto pronto per il progetto del nuovo terminal Reggio Calabria (Pentimele)-Tremestieri: le novità rispetto a **Villa San Giovanni** e un po' di chiarezza su chiacchiere e fake news. Ci siamo quasi. Il progetto, di realizzazione di un nuovo terminal portuale, dedicato ai mezzi pesanti, che unirà le due sponde dello Stretto da Tremestieri a Pentimele è giunto alla fase conclusiva. La commissione tecnica del ministero dell'Ambiente ha dato il via alla verifica conclusiva dopo le integrazioni richieste, lo scorso agosto, dalle società "Diano" e "Caronte&Tourist". Terminata la verifica tecnica dopo i riscontri sui documenti mancanti dello scorso 19 novembre, i tempi sono maturi per dare il via alla fase realizzativa. La decisione di spostare il punto di trasporto dei mezzi pesanti da **Villa San Giovanni** (punto attuale sulla sponda calabra) al nuovo terminal di Pentimele, ha generato dubbi e domande che, come spesso accade in questi casi, danno vita a distorsioni della realtà sulle quali è meglio fare chiarezza. Perchè Pentimele sostituirà **Villa San Giovanni**. L'idea di spostare il trasporto pesante da **Villa San Giovanni** a Pentimele non nasce oggi, ma oltre 20 anni fa, sulla spinta delle due compagnie "Diano" e "Caronte

& Tourist". Il motivo è semplice: una questione di comodità, di convenienza logistica, abbattimento dei tempi e una serie di vantaggi anche per **Villa San Giovanni** stessa. La misura è la stessa presa nella sponda peloritana dello Stretto una volta realizzato il **porto** di Tremestieri: i tir, che già in passato sfruttavano il **porto** di Messina e avevano creato diversi problemi, sono stati dirottati verso il **porto** di Tremestieri che permette un immediato accesso all'autostrada. Dunque, nessun attraversamento urbano, meno inquinamento acustico e smog, riduzione dei problemi legati al traffico. Lo stesso accadrà sulla sponda reggina. A **Villa San Giovanni**, attualmente, i mezzi pesanti attraversano il centro urbano e devono percorrere oltre 4 km dallo svincolo autostradale. Pentimele, come Tremestieri, presenta un collegamento rapido e immediato verso l'autostrada e sfruttando il varco nord i tir eviterebbero anche il passaggio dentro il **porto** (come accade attualmente). Anche in questo caso, nessun attraversamento cittadino con tutti i vantaggi del caso. Per di più, i tempi di percorrenza dello Stretto diminuiranno di circa 13 minuti, essendo la rotta più corta di 2,15 miglia nautiche: dunque, meno costi e meno emissioni. Perchè i tir stanno già passando da Reggio Calabria? Abbiamo parlato, qualche rigo più su, dell'attuale passaggio dei tir dal **porto** di Reggio Calabria. Una questione che ha generato un po' di confusione sul tema del nuovo terminal. Come detto, con la realizzazione del nuovo approdo a Pentimele, i mezzi pesanti non dovranno più attraversare il **porto**. L'attuale passaggio si sta verificando a causa di alcuni lavori che riguardano il **Porto** di **Villa San Giovanni**, legati ai nuovi



Tutto pronto per il progetto del nuovo terminal Reggio Calabria (Pentimele)-Tremestieri: le novità rispetto a Villa San Giovanni e un po' di chiarezza su chiacchiere e fake news. Ci siamo quasi. Il progetto, di realizzazione di un nuovo terminal portuale, dedicato ai mezzi pesanti, che unirà le due sponde dello Stretto da Tremestieri a Pentimele è giunto alla fase conclusiva. La commissione tecnica del ministero dell'Ambiente ha dato il via alla verifica conclusiva dopo le integrazioni richieste, lo scorso agosto, dalle società "Diano" e "Caronte&Tourist". Terminata la verifica tecnica dopo i riscontri sui documenti mancanti dello scorso 19 novembre, i tempi sono maturi per dare il via alla fase realizzativa. La decisione di spostare il punto di trasporto dei mezzi pesanti da Villa San Giovanni (punto attuale sulla sponda calabra) al nuovo terminal di Pentimele, ha generato dubbi e domande che, come spesso accade in questi casi, danno vita a distorsioni della realtà sulle quali è meglio fare chiarezza. Perchè Pentimele sostituirà Villa San Giovanni. L'idea di spostare il trasporto pesante da Villa San Giovanni a Pentimele non nasce oggi, ma oltre 20 anni fa, sulla spinta delle due compagnie "Diano" e "Caronte & Tourist". Il motivo è semplice: una questione di comodità, di convenienza logistica, abbattimento dei tempi e una serie di vantaggi anche per Villa San Giovanni stessa. La misura è la stessa presa nella sponda peloritana dello Stretto una volta realizzato il porto di Tremestieri: i tir, che già in passato sfruttavano il porto di Messina e avevano creato diversi problemi, sono stati dirottati verso il porto di Tremestieri che permette un immediato accesso all'autostrada. Dunque, nessun attraversamento urbano, meno inquinamento

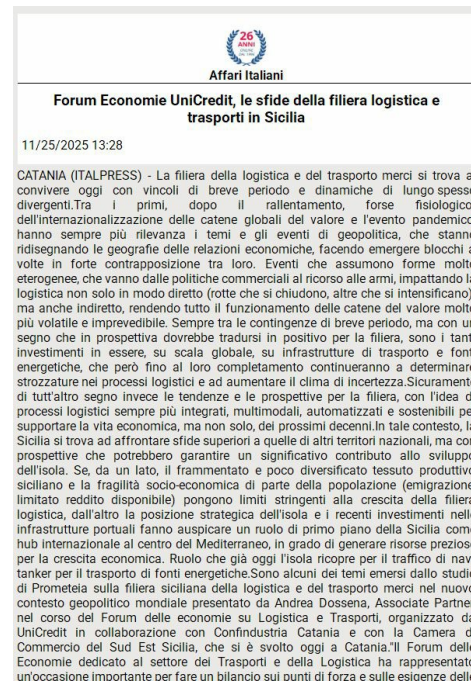
Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

moli di Ferrovie dello Stato, e che nulla hanno a che fare con il progetto di Pentimele. La situazione dovrebbe restare tale fino a dicembre, una volta ultimati i lavori, i tir ritorneranno a **Villa San Giovanni** fino alla creazione del nuovo terminal reggino. Il Ponte sullo Stretto non c'entra nulla. Infine, non poteva mancare una polemica riguardante il Ponte sullo Stretto. Tagliamo corto: no, il terminal di Pentimele non ha nulla a che fare con il Ponte sullo Stretto, non viene realizzato in contrasto al Ponte, né in alternativa al servizio che offrirebbe. L'idea, come detto, è vecchia di diversi anni e serve per risolvere il problema urbano di **Villa San Giovanni**, come già accaduto a Messina. Oggi, si spera, potrà vedere la luce dopo anni di lungaggini burocratiche. Il Ponte sullo Stretto ad oggi non esiste. Non sono partiti ancora i lavori e, Cortei dei Conti permettendo, serviranno almeno 7 anni per la sua realizzazione. Quindi i tir dovranno ancora viaggiare via mare per un po' e potranno farlo in maniera più rapida e virtuosa.

Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del Mediterraneo, in grado di generare risorse preziose per la crescita economica. Ruolo che già oggi l'isola ricopre per il traffico di navi tanker per il trasporto di fonti energetiche. Sono alcuni dei temi emersi dallo studio di Prometeia sulla filiera siciliana della logistica e del trasporto merci nel nuovo contesto geopolitico mondiale presentato da Andrea Dossena, Associate Partner, nel corso del Forum delle economie su Logistica e Trasporti, organizzato da UniCredit in collaborazione con Confindustria Catania e con la Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, che si è svolto oggi a Catania. "Il Forum delle Economie dedicato al settore dei Trasporti e della Logistica ha rappresentato un'occasione importante per fare un bilancio sui punti di forza e sulle esigenze delle realtà che operano in questo comparto, fortemente strategico per il nostro territorio. Una filiera che, nonostante lo scenario complesso, si dimostra resiliente e proattiva nell'investire in crescita, competitività e transizione tecnologica



Affari Italiani

Catania

e sostenibile - ha affermato Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit -. La banca in Sicilia rinnova il suo impegno a fianco di queste imprese nel loro percorso di evoluzione, anzitutto attraverso il credito, primario abilitatore della trasformazione, ma anche facendo leva su iniziative mirate a potenziare il sistema produttivo in termini di consapevolezza, competenze e network". Il Forum è stato aperto dagli interventi di Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit Antonino Belcuore, Commissario Straordinario della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, e Marco Causarano, Presidente Piccola Industria Confindustria Catania. Dopo la presentazione dello studio di Prometeia si è svolta una tavola rotonda, moderata da Marco Romano, professore di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università di Catania, nella quale sono intervenuti Lorena Nicosia, Co-owner DN Logistica, Nico Torrisi, Amministratore Delegato SAC, Riccardo Lentini, Direzione Infrastrutture e Pianificazione, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Salvatore Gangi, Presidente Sezione Trasporti e Concessionarie Confindustria Catania, Giovanni Arena, Presidente Gruppo VEGÉ e Amministratore Delegato del Gruppo Arena, Mauro Nicosia, Presidente Confetra Sicilia. A seguire è intervenuto Giuliano La Barbera, CEO e Founder Full Truck. La frammentazione della domanda potenziale di servizi logistici, intesa come dimensione media dei settori industriali e la distribuzione sul territorio di imprese e famiglie, frena le opportunità di efficientamento e ampliamento di scala delle imprese della logistica e del trasporto merci, che infatti evidenziano una fortissima presenza di imprese molto piccole: a fronte di quasi 6 mila imprese, pari al 7% del dato nazionale, il fatturato supera di poco i 4 miliardi di euro, solamente il 2,7% di quello complessivo italiano. Un contributo al rafforzamento del tessuto produttivo sta venendo dagli investimenti stranieri, in costante crescita negli ultimi anni e con aziende che, sebbene numericamente trascurabili (lo 0,6% del totale regionale), realizzano un quinto del fatturato. Inoltre, e a sostegno delle possibili opportunità di sviluppo, le imprese siciliane mettono in luce condizioni economico-finanziarie generalmente positive e, in più di un caso, superiori a quelle medie nazionali, in particolare nell'autotrasporto. Da sottolineare, inoltre, anche nei casi di maggiori difficoltà reddituali, una costante attività di investimento, segno della volontà di migliorare l'operatività delle aziende per riuscire ad agganciare maggiori quote di domanda potenziale e per stimolare la domanda del mercato attraverso l'offerta di servizi che vanno oltre il semplice trasporto e magazzinaggio delle merci. In questi e nei prossimi anni anche questa filiera dovrà affrontare le trasformazioni imposte da tecnologia e vincoli di politica ambientale. L'adozione di strumenti in grado di efficientare i processi logistici potrà contribuire a migliorare la qualità dei servizi offerti e la competitività delle imprese, così come la decarbonizzazione del parco circolante, non solo su gomma ma anche di quello navale, potrà offrire, a chi si muoverà prima in questa direzione, vantaggi rispetto alla concorrenza e maggiori opportunità di crescita, in particolare in tutte quelle fasi della filiera a ridosso del last mile, le consegne effettuate da corrieri e servizi postali a domicilio e più in generale all'interno delle aree urbane. Gli sforzi delle imprese richiederanno, però, anche il supporto pubblico per l'adeguamento e, dove necessario, il potenziamento delle infrastrutture,

Affari Italiani

Catania

sia quelle legate al trasporto primario (strade, ferrovie, porti e aeroporti), sia soprattutto quelle più strettamente legate alla logistica (interporti, nodi per l'intermodalità, reti telematiche a supporto delle tecnologie digitali).- Foto UniCredit -(ITALPRESS).xo1/sat/red25-Nov-25 13:18.

Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia

Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici

e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del Mediterraneo, in grado di generare risorse preziose per la crescita economica. Ruolo che già oggi l'isola ricopre per il traffico di navi tanker per il trasporto di fonti energetiche. Sono alcuni dei temi emersi dallo studio di Prometeia sulla filiera siciliana della logistica e del trasporto merci nel nuovo contesto geopolitico mondiale presentato da Andrea Dossena, Associate Partner, nel corso del Forum delle economie su Logistica e Trasporti, organizzato da UniCredit in collaborazione con Confindustria Catania e con la Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, che si è svolto oggi a Catania. "Il Forum delle Economie dedicato al settore dei Trasporti e della Logistica ha rappresentato un'occasione importante per fare un bilancio sui punti di forza e sulle esigenze delle realtà che operano in questo comparto, fortemente strategico per il nostro territorio. Una filiera che, nonostante lo scenario complesso, si dimostra resiliente e proattiva nell'investire



Agipress

Catania

in crescita, competitività e transizione tecnologica e sostenibile - ha affermato Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit -. La banca in Sicilia rinnova il suo impegno a fianco di queste imprese nel loro percorso di evoluzione, anzitutto attraverso il credito, primario abilitatore della trasformazione, ma anche facendo leva su iniziative mirate a potenziare il sistema produttivo in termini di consapevolezza, competenze e network". Il Forum è stato aperto dagli interventi di Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit Antonino Belcuore, Commissario Straordinario della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, e Marco Causarano, Presidente Piccola Industria Confindustria Catania. Dopo la presentazione dello studio di Prometeia si è svolta una tavola rotonda, moderata da Marco Romano, professore di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università di Catania, nella quale sono intervenuti Lorena Nicosia, Co-owner DN Logistica, Nico Torrisi, Amministratore Delegato SAC, Riccardo Lentini, Direzione Infrastrutture e Pianificazione, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Salvatore Gangi, Presidente Sezione Trasporti e Concessionarie Confindustria Catania, Giovanni Arena, Presidente Gruppo VèGè e Amministratore Delegato del Gruppo Arena, Mauro Nicosia, Presidente Confetra Sicilia. A seguire è intervenuto Giuliano La Barbera, CEO e Founder Full Truck. La frammentazione della domanda potenziale di servizi logistici, intesa come dimensione media dei settori industriali e la distribuzione sul territorio di imprese e famiglie, frena le opportunità di efficientamento e ampliamento di scala delle imprese della logistica e del trasporto merci, che infatti evidenziano una fortissima presenza di imprese molto piccole: a fronte di quasi 6 mila imprese, pari al 7% del dato nazionale, il fatturato supera di poco i 4 miliardi di euro, solamente il 2,7% di quello complessivo italiano. Un contributo al rafforzamento del tessuto produttivo sta venendo dagli investimenti stranieri, in costante crescita negli ultimi anni e con aziende che, sebbene numericamente trascurabili (lo 0,6% del totale regionale), realizzano un quinto del fatturato. Inoltre, e a sostegno delle possibili opportunità di sviluppo, le imprese siciliane mettono in luce condizioni economico-finanziarie generalmente positive e, in più di un caso, superiori a quelle medie nazionali, in particolare nell'autotrasporto. Da sottolineare, inoltre, anche nei casi di maggiori difficoltà reddituali, una costante attività di investimento, segno della volontà di migliorare l'operatività delle aziende per riuscire ad agganciare maggiori quote di domanda potenziale e per stimolare la domanda del mercato attraverso l'offerta di servizi che vanno oltre il semplice trasporto e magazzinaggio delle merci. In questi e nei prossimi anni anche questa filiera dovrà affrontare le trasformazioni imposte da tecnologia e vincoli di politica ambientale. L'adozione di strumenti in grado di efficientare i processi logistici potrà contribuire a migliorare la qualità dei servizi offerti e la competitività delle imprese, così come la decarbonizzazione del parco circolante, non solo su gomma ma anche di quello navale, potrà offrire, a chi si muoverà prima in questa direzione, vantaggi rispetto alla concorrenza e maggiori opportunità di crescita, in particolare in tutte quelle fasi della filiera a ridosso del last mile, le consegne effettuate da corrieri e servizi postali a domicilio e più in generale all'interno delle aree urbane. Gli sforzi delle imprese richiederanno, però, anche

Agipress

Catania

il supporto pubblico per l'adeguamento e, dove necessario, il potenziamento delle infrastrutture, sia quelle legate al trasporto primario (strade, ferrovie, porti e aeroporti), sia soprattutto quelle più strettamente legate alla logistica (interporti, nodi per l'intermodalità, reti telematiche a supporto delle tecnologie digitali). - Foto UniCredit - (ITALPRESS). Facebook X WhatsApp Seguici sui social:.

Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del Mediterraneo, in grado di generare risorse preziose per la crescita economica. Ruolo che già oggi l'isola ricopre per il traffico di navi tanker per il trasporto di fonti energetiche. Sono alcuni dei temi emersi dallo studio di Prometeia sulla filiera siciliana della logistica e del trasporto merci nel nuovo contesto geopolitico mondiale presentato da Andrea Dossena, Associate Partner, nel corso del Forum delle economie su Logistica e Trasporti, organizzato da UniCredit in collaborazione con Confindustria Catania e con la Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, che si è svolto oggi a Catania. "Il Forum delle Economie dedicato al settore dei Trasporti e della Logistica ha rappresentato un'occasione importante per fare un bilancio sui punti di forza e sulle esigenze delle realtà che operano in questo comparto, fortemente strategico per il nostro territorio. Una filiera che, nonostante lo scenario complesso, si dimostra resiliente e proattiva nell'investire in crescita, competitività e transizione tecnologica



11/25/2025 13:21

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del Mediterraneo, in grado di generare risorse preziose per la crescita economica. Ruolo che già oggi l'isola ricopre per il traffico di navi tanker per il trasporto di fonti energetiche. Sono alcuni dei temi emersi dallo studio di Prometeia sulla filiera siciliana della logistica e del trasporto merci nel nuovo contesto geopolitico mondiale presentato da Andrea Dossena, Associate Partner, nel corso del Forum delle economie su Logistica e Trasporti, organizzato da UniCredit in collaborazione con Confindustria Catania e con la Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, che si è svolto oggi a Catania. "Il Forum delle Economie dedicato al settore dei Trasporti e della Logistica ha rappresentato un'occasione importante per fare un bilancio sui punti di forza e sulle esigenze delle realtà che operano in questo comparto, fortemente strategico per il nostro territorio. Una filiera che, nonostante lo scenario complesso, si dimostra resiliente e proattiva nell'investire in crescita, competitività e transizione tecnologica

e sostenibile - ha affermato Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit -. La banca in Sicilia rinnova il suo impegno a fianco di queste imprese nel loro percorso di evoluzione, anzitutto attraverso il credito, primario abilitatore della trasformazione, ma anche facendo leva su iniziative mirate a potenziare il sistema produttivo in termini di consapevolezza, competenze e network". Il Forum è stato aperto dagli interventi di Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit Antonino Belcuore, Commissario Straordinario della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, e Marco Causarano, Presidente Piccola Industria Confindustria Catania. Dopo la presentazione dello studio di Prometeia si è svolta una tavola rotonda, moderata da Marco Romano, professore di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università di Catania, nella quale sono intervenuti Lorena Nicosia, Co-owner DN Logistica, Nico Torrisi, Amministratore Delegato SAC, Riccardo Lentini, Direzione Infrastrutture e Pianificazione, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Salvatore Gangi, Presidente Sezione Trasporti e Concessionarie Confindustria Catania, Giovanni Arena, Presidente Gruppo VèGè e Amministratore Delegato del Gruppo Arena, Mauro Nicosia, Presidente Confetra Sicilia. A seguire è intervenuto Giuliano La Barbera, CEO e Founder Full Truck. La frammentazione della domanda potenziale di servizi logistici, intesa come dimensione media dei settori industriali e la distribuzione sul territorio di imprese e famiglie, frena le opportunità di efficientamento e ampliamento di scala delle imprese della logistica e del trasporto merci, che infatti evidenziano una fortissima presenza di imprese molto piccole: a fronte di quasi 6 mila imprese, pari al 7% del dato nazionale, il fatturato supera di poco i 4 miliardi di euro, solamente il 2,7% di quello complessivo italiano. Un contributo al rafforzamento del tessuto produttivo sta venendo dagli investimenti stranieri, in costante crescita negli ultimi anni e con aziende che, sebbene numericamente trascurabili (lo 0,6% del totale regionale), realizzano un quinto del fatturato. Inoltre, e a sostegno delle possibili opportunità di sviluppo, le imprese siciliane mettono in luce condizioni economico-finanziarie generalmente positive e, in più di un caso, superiori a quelle medie nazionali, in particolare nell'autotrasporto. Da sottolineare, inoltre, anche nei casi di maggiori difficoltà reddituali, una costante attività di investimento, segno della volontà di migliorare l'operatività delle aziende per riuscire ad agganciare maggiori quote di domanda potenziale e per stimolare la domanda del mercato attraverso l'offerta di servizi che vanno oltre il semplice trasporto e magazzinaggio delle merci. In questi e nei prossimi anni anche questa filiera dovrà affrontare le trasformazioni imposte da tecnologia e vincoli di politica ambientale. L'adozione di strumenti in grado di efficientare i processi logistici potrà contribuire a migliorare la qualità dei servizi offerti e la competitività delle imprese, così come la decarbonizzazione del parco circolante, non solo su gomma ma anche di quello navale, potrà offrire, a chi si muoverà prima in questa direzione, vantaggi rispetto alla concorrenza e maggiori opportunità di crescita, in particolare in tutte quelle fasi della filiera a ridosso del last mile, le consegne effettuate da corrieri e servizi postali a domicilio e più in generale all'interno delle aree urbane. Gli sforzi delle imprese richiederanno, però, anche il supporto pubblico per l'adeguamento e, dove

necessario, il potenziamento delle infrastrutture, sia quelle legate al trasporto primario (strade, ferrovie, porti e aeroporti), sia soprattutto quelle più strettamente legate alla logistica (interporti, nodi per l'intermodalità, reti telematiche a supporto delle tecnologie digitali). - Foto UniCredit - (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.

Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del Mediterraneo, in grado di generare risorse preziose per la crescita economica. Ruolo che già oggi l'isola ricopre per il traffico di navi tanker per il trasporto di fonti energetiche. Sono alcuni dei temi emersi dallo studio di Prometeia sulla filiera siciliana della logistica e del trasporto merci nel nuovo contesto geopolitico mondiale presentato da Andrea Dossena, Associate Partner, nel corso del Forum delle economie su Logistica e Trasporti, organizzato da UniCredit in collaborazione con Confindustria Catania e con la Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, che si è svolto oggi a Catania. "Il Forum delle Economie dedicato al settore dei Trasporti e della Logistica ha rappresentato un'occasione importante per fare un bilancio sui punti di forza e sulle esigenze delle realtà che operano in questo comparto, fortemente strategico per il nostro territorio. Una filiera che, nonostante lo scenario complesso, si dimostra resiliente e proattiva nell'investire in crescita, competitività e transizione tecnologica



11/25/2025 13:35

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del

LiveSicilia

Catania

e sostenibile - ha affermato Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit -. La banca in Sicilia rinnova il suo impegno a fianco di queste imprese nel loro percorso di evoluzione, anzitutto attraverso il credito, primario abilitatore della trasformazione, ma anche facendo leva su iniziative mirate a potenziare il sistema produttivo in termini di consapevolezza, competenze e network". Il Forum è stato aperto dagli interventi di Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit Antonino Belcuore, Commissario Straordinario della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, e Marco Causarano, Presidente Piccola Industria Confindustria Catania. Dopo la presentazione dello studio di Prometeia si è svolta una tavola rotonda, moderata da Marco Romano, professore di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università di Catania, nella quale sono intervenuti Lorena Nicosia, Co-owner DN Logistica, Nico Torrisi, Amministratore Delegato SAC, Riccardo Lentini, Direzione Infrastrutture e Pianificazione, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Salvatore Gangi, Presidente Sezione Trasporti e Concessionarie Confindustria Catania, Giovanni Arena, Presidente Gruppo VèGè e Amministratore Delegato del Gruppo Arena, Mauro Nicosia, Presidente Confetra Sicilia. A seguire è intervenuto Giuliano La Barbera, CEO e Founder Full Truck. La frammentazione della domanda potenziale di servizi logistici, intesa come dimensione media dei settori industriali e la distribuzione sul territorio di imprese e famiglie, frena le opportunità di efficientamento e ampliamento di scala delle imprese della logistica e del trasporto merci, che infatti evidenziano una fortissima presenza di imprese molto piccole: a fronte di quasi 6 mila imprese, pari al 7% del dato nazionale, il fatturato supera di poco i 4 miliardi di euro, solamente il 2,7% di quello complessivo italiano. Un contributo al rafforzamento del tessuto produttivo sta venendo dagli investimenti stranieri, in costante crescita negli ultimi anni e con aziende che, sebbene numericamente trascurabili (lo 0,6% del totale regionale), realizzano un quinto del fatturato. Inoltre, e a sostegno delle possibili opportunità di sviluppo, le imprese siciliane mettono in luce condizioni economico-finanziarie generalmente positive e, in più di un caso, superiori a quelle medie nazionali, in particolare nell'autotrasporto. Da sottolineare, inoltre, anche nei casi di maggiori difficoltà reddituali, una costante attività di investimento, segno della volontà di migliorare l'operatività delle aziende per riuscire ad agganciare maggiori quote di domanda potenziale e per stimolare la domanda del mercato attraverso l'offerta di servizi che vanno oltre il semplice trasporto e magazzinaggio delle merci. In questi e nei prossimi anni anche questa filiera dovrà affrontare le trasformazioni imposte da tecnologia e vincoli di politica ambientale. L'adozione di strumenti in grado di efficientare i processi logistici potrà contribuire a migliorare la qualità dei servizi offerti e la competitività delle imprese, così come la decarbonizzazione del parco circolante, non solo su gomma ma anche di quello navale, potrà offrire, a chi si muoverà prima in questa direzione, vantaggi rispetto alla concorrenza e maggiori opportunità di crescita, in particolare in tutte quelle fasi della filiera a ridosso del last mile, le consegne effettuate da corrieri e servizi postali a domicilio e più in generale all'interno delle aree urbane. Gli sforzi delle imprese richiederanno, però, anche il supporto pubblico per l'adeguamento e, dove

LiveSicilia

Catania

necessario, il potenziamento delle infrastrutture, sia quelle legate al trasporto primario (strade, ferrovie, porti e aeroporti), sia soprattutto quelle più strettamente legate alla logistica (interporti, nodi per l'intermodalità, reti telematiche a supporto delle tecnologie digitali). - Foto UniCredit - (ITALPRESS).

Messina Oggi

Catania

Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del Mediterraneo, in grado di generare risorse preziose per la crescita economica. Ruolo che già oggi l'isola ricopre per il traffico di navi tanker per il trasporto di fonti energetiche. Sono alcuni dei temi emersi dallo studio di Prometeia sulla filiera siciliana della logistica e del trasporto merci nel nuovo contesto geopolitico mondiale presentato da Andrea Dossena, Associate Partner, nel corso del Forum delle economie su Logistica e Trasporti, organizzato da UniCredit in collaborazione con Confindustria Catania e con la Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, che si è svolto oggi a Catania. "Il Forum delle Economie dedicato al settore dei Trasporti e della Logistica ha rappresentato un'occasione importante per fare un bilancio sui punti di forza e sulle esigenze delle realtà che operano in questo comparto, fortemente strategico per il nostro territorio. Una filiera che, nonostante lo scenario complesso, si dimostra resiliente e proattiva nell'investire in crescita, competitività e transizione tecnologica



11/25/2025 14:21

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del

Messina Oggi

Catania

e sostenibile - ha affermato Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit -. La banca in Sicilia rinnova il suo impegno a fianco di queste imprese nel loro percorso di evoluzione, anzitutto attraverso il credito, primario abilitatore della trasformazione, ma anche facendo leva su iniziative mirate a potenziare il sistema produttivo in termini di consapevolezza, competenze e network". Il Forum è stato aperto dagli interventi di Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit Antonino Belcuore, Commissario Straordinario della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, e Marco Causarano, Presidente Piccola Industria Confindustria Catania. Dopo la presentazione dello studio di Prometeia si è svolta una tavola rotonda, moderata da Marco Romano, professore di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università di Catania, nella quale sono intervenuti Lorena Nicosia, Co-owner DN Logistica, Nico Torrisi, Amministratore Delegato SAC, Riccardo Lentini, Direzione Infrastrutture e Pianificazione, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Salvatore Gangi, Presidente Sezione Trasporti e Concessionarie Confindustria Catania, Giovanni Arena, Presidente Gruppo VèGè e Amministratore Delegato del Gruppo Arena, Mauro Nicosia, Presidente Confetra Sicilia. A seguire è intervenuto Giuliano La Barbera, CEO e Founder Full Truck. La frammentazione della domanda potenziale di servizi logistici, intesa come dimensione media dei settori industriali e la distribuzione sul territorio di imprese e famiglie, frena le opportunità di efficientamento e ampliamento di scala delle imprese della logistica e del trasporto merci, che infatti evidenziano una fortissima presenza di imprese molto piccole: a fronte di quasi 6 mila imprese, pari al 7% del dato nazionale, il fatturato supera di poco i 4 miliardi di euro, solamente il 2,7% di quello complessivo italiano. Un contributo al rafforzamento del tessuto produttivo sta venendo dagli investimenti stranieri, in costante crescita negli ultimi anni e con aziende che, sebbene numericamente trascurabili (lo 0,6% del totale regionale), realizzano un quinto del fatturato. Inoltre, e a sostegno delle possibili opportunità di sviluppo, le imprese siciliane mettono in luce condizioni economico-finanziarie generalmente positive e, in più di un caso, superiori a quelle medie nazionali, in particolare nell'autotrasporto. Da sottolineare, inoltre, anche nei casi di maggiori difficoltà reddituali, una costante attività di investimento, segno della volontà di migliorare l'operatività delle aziende per riuscire ad agganciare maggiori quote di domanda potenziale e per stimolare la domanda del mercato attraverso l'offerta di servizi che vanno oltre il semplice trasporto e magazzinaggio delle merci. In questi e nei prossimi anni anche questa filiera dovrà affrontare le trasformazioni imposte da tecnologia e vincoli di politica ambientale. L'adozione di strumenti in grado di efficientare i processi logistici potrà contribuire a migliorare la qualità dei servizi offerti e la competitività delle imprese, così come la decarbonizzazione del parco circolante, non solo su gomma ma anche di quello navale, potrà offrire, a chi si muoverà prima in questa direzione, vantaggi rispetto alla concorrenza e maggiori opportunità di crescita, in particolare in tutte quelle fasi della filiera a ridosso del last mile, le consegne effettuate da corrieri e servizi postali a domicilio e più in generale all'interno delle aree urbane. Gli sforzi delle imprese richiederanno, però, anche il supporto pubblico per l'adeguamento e, dove

Messina Oggi

Catania

necessario, il potenziamento delle infrastrutture, sia quelle legate al trasporto primario (strade, ferrovie, porti e aeroporti), sia soprattutto quelle più strettamente legate alla logistica (interporti, nodi per l'intermodalità, reti telematiche a supporto delle tecnologie digitali). - Foto UniCredit - (ITALPRESS).

Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento,...

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del Mediterraneo, in grado di generare risorse preziose per la crescita economica. Ruolo che già oggi l'isola ricopre per il traffico di navi tanker per il trasporto di fonti energetiche. Sono alcuni dei temi emersi dallo studio di Prometeia sulla filiera siciliana della logistica e del trasporto merci nel nuovo contesto geopolitico mondiale presentato da Andrea Dossena, Associate Partner, nel corso del Forum delle economie su Logistica e Trasporti, organizzato da UniCredit in collaborazione con Confindustria Catania e con la Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, che si è svolto oggi a Catania. "Il Forum delle Economie dedicato al settore dei Trasporti e della Logistica ha rappresentato un'occasione importante per fare un bilancio sui punti di forza e sulle esigenze delle realtà che operano in questo comparto,



11/25/2025 13:33

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento,...

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera

Quotidiano di Gela

Catania

fortemente strategico per il nostro territorio. Una filiera che, nonostante lo scenario complesso, si dimostra resiliente e proattiva nell'investire in crescita, competitività e transizione tecnologica e sostenibile - ha affermato Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit -. La banca in Sicilia rinnova il suo impegno a fianco di queste imprese nel loro percorso di evoluzione, anzitutto attraverso il credito, primario abilitatore della trasformazione, ma anche facendo leva su iniziative mirate a potenziare il sistema produttivo in termini di consapevolezza, competenze e network". Il Forum è stato aperto dagli interventi di Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit Antonino Belcuore, Commissario Straordinario della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, e Marco Causarano, Presidente Piccola Industria Confindustria Catania. Dopo la presentazione dello studio di Prometeia si è svolta una tavola rotonda, moderata da Marco Romano, professore di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università di Catania, nella quale sono intervenuti Lorena Nicosia, Co-owner DN Logistica, Nico Torrisi, Amministratore Delegato SAC, Riccardo Lentini, Direzione Infrastrutture e Pianificazione, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Salvatore Gangi, Presidente Sezione Trasporti e Concessionarie Confindustria Catania, Giovanni Arena, Presidente Gruppo VèGè e Amministratore Delegato del Gruppo Arena, Mauro Nicosia, Presidente Confetra Sicilia. A seguire è intervenuto Giuliano La Barbera, CEO e Founder Full Truck. La frammentazione della domanda potenziale di servizi logistici, intesa come dimensione media dei settori industriali e la distribuzione sul territorio di imprese e famiglie, frena le opportunità di efficientamento e ampliamento di scala delle imprese della logistica e del trasporto merci, che infatti evidenziano una fortissima presenza di imprese molto piccole: a fronte di quasi 6 mila imprese, pari al 7% del dato nazionale, il fatturato supera di poco i 4 miliardi di euro, solamente il 2,7% di quello complessivo italiano. Un contributo al rafforzamento del tessuto produttivo sta venendo dagli investimenti stranieri, in costante crescita negli ultimi anni e con aziende che, sebbene numericamente trascurabili (lo 0,6% del totale regionale), realizzano un quinto del fatturato.

Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del Mediterraneo, in grado di generare risorse preziose per la crescita economica. Ruolo che già oggi l'isola ricopre per il traffico di navi tanker per il trasporto di fonti energetiche. Sono alcuni dei temi emersi dallo studio di Prometeia sulla filiera siciliana della logistica e del trasporto merci nel nuovo contesto geopolitico mondiale presentato da Andrea Dossena, Associate Partner, nel corso del Forum delle economie su Logistica e Trasporti, organizzato da UniCredit in collaborazione con Confindustria Catania e con la Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, che si è svolto oggi a Catania. "Il Forum delle Economie dedicato al settore dei Trasporti e della Logistica ha rappresentato un'occasione importante per fare un bilancio sui punti di forza e sulle esigenze delle realtà che operano in questo comparto, fortemente strategico per il nostro territorio. Una filiera che, nonostante lo scenario complesso, si dimostra resiliente e proattiva nell'investire in crescita, competitività e transizione tecnologica



11/25/2025 13:35

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come

Sicilia 20 News

Catania

e sostenibile - ha affermato Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit -. La banca in Sicilia rinnova il suo impegno a fianco di queste imprese nel loro percorso di evoluzione, anzitutto attraverso il credito, primario abilitatore della trasformazione, ma anche facendo leva su iniziative mirate a potenziare il sistema produttivo in termini di consapevolezza, competenze e network". Il Forum è stato aperto dagli interventi di Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit Antonino Belcuore, Commissario Straordinario della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, e Marco Causarano, Presidente Piccola Industria Confindustria Catania. Dopo la presentazione dello studio di Prometeia si è svolta una tavola rotonda, moderata da Marco Romano, professore di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università di Catania, nella quale sono intervenuti Lorena Nicosia, Co-owner DN Logistica, Nico Torrisi, Amministratore Delegato SAC, Riccardo Lentini, Direzione Infrastrutture e Pianificazione, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Salvatore Gangi, Presidente Sezione Trasporti e Concessionarie Confindustria Catania, Giovanni Arena, Presidente Gruppo VèGè e Amministratore Delegato del Gruppo Arena, Mauro Nicosia, Presidente Confetra Sicilia. A seguire è intervenuto Giuliano La Barbera, CEO e Founder Full Truck. La frammentazione della domanda potenziale di servizi logistici, intesa come dimensione media dei settori industriali e la distribuzione sul territorio di imprese e famiglie, frena le opportunità di efficientamento e ampliamento di scala delle imprese della logistica e del trasporto merci, che infatti evidenziano una fortissima presenza di imprese molto piccole: a fronte di quasi 6 mila imprese, pari al 7% del dato nazionale, il fatturato supera di poco i 4 miliardi di euro, solamente il 2,7% di quello complessivo italiano. Un contributo al rafforzamento del tessuto produttivo sta venendo dagli investimenti stranieri, in costante crescita negli ultimi anni e con aziende che, sebbene numericamente trascurabili (lo 0,6% del totale regionale), realizzano un quinto del fatturato. Inoltre, e a sostegno delle possibili opportunità di sviluppo, le imprese siciliane mettono in luce condizioni economico-finanziarie generalmente positive e, in più di un caso, superiori a quelle medie nazionali, in particolare nell'autotrasporto. Da sottolineare, inoltre, anche nei casi di maggiori difficoltà reddituali, una costante attività di investimento, segno della volontà di migliorare l'operatività delle aziende per riuscire ad agganciare maggiori quote di domanda potenziale e per stimolare la domanda del mercato attraverso l'offerta di servizi che vanno oltre il semplice trasporto e magazzinaggio delle merci. In questi e nei prossimi anni anche questa filiera dovrà affrontare le trasformazioni imposte da tecnologia e vincoli di politica ambientale. L'adozione di strumenti in grado di efficientare i processi logistici potrà contribuire a migliorare la qualità dei servizi offerti e la competitività delle imprese, così come la decarbonizzazione del parco circolante, non solo su gomma ma anche di quello navale, potrà offrire, a chi si muoverà prima in questa direzione, vantaggi rispetto alla concorrenza e maggiori opportunità di crescita, in particolare in tutte quelle fasi della filiera a ridosso del last mile, le consegne effettuate da corrieri e servizi postali a domicilio e più in generale all'interno delle aree urbane. Gli sforzi delle imprese richiederanno, però, anche il supporto pubblico per l'adeguamento e, dove necessario, il potenziamento delle infrastrutture,

Sicilia 20 News

Catania

sia quelle legate al trasporto primario (strade, ferrovie, porti e aeroporti), sia soprattutto quelle più strettamente legate alla logistica (interporti, nodi per l'intermodalità, reti telematiche a supporto delle tecnologie digitali).- Foto UniCredit -(ITALPRESS).

Sicilia Internazionale

Catania

Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del Mediterraneo, in grado di generare risorse preziose per la crescita economica. Ruolo che già oggi l'isola ricopre per il traffico di navi tanker per il trasporto di fonti energetiche. Sono alcuni dei temi emersi dallo studio di Prometeia sulla filiera siciliana della logistica e del trasporto merci nel nuovo contesto geopolitico mondiale presentato da Andrea Dossena, Associate Partner, nel corso del Forum delle economie su Logistica e Trasporti, organizzato da UniCredit in collaborazione con Confindustria Catania e con la Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, che si è svolto oggi a Catania. "Il Forum delle Economie dedicato al settore dei Trasporti e della Logistica ha rappresentato un'occasione importante per fare un bilancio sui punti di forza e sulle esigenze delle realtà che operano in questo comparto, fortemente strategico per il nostro territorio. Una filiera che, nonostante lo scenario complesso, si dimostra resiliente e proattiva nell'investire in crescita, competitività e transizione tecnologica



11/25/2025 14:32

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del

Sicilia Internazionale

Catania

e sostenibile - ha affermato Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit -. La banca in Sicilia rinnova il suo impegno a fianco di queste imprese nel loro percorso di evoluzione, anzitutto attraverso il credito, primario abilitatore della trasformazione, ma anche facendo leva su iniziative mirate a potenziare il sistema produttivo in termini di consapevolezza, competenze e network". Il Forum è stato aperto dagli interventi di Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit Antonino Belcuore, Commissario Straordinario della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, e Marco Causarano, Presidente Piccola Industria Confindustria Catania. Dopo la presentazione dello studio di Prometeia si è svolta una tavola rotonda, moderata da Marco Romano, professore di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università di Catania, nella quale sono intervenuti Lorena Nicosia, Co-owner DN Logistica, Nico Torrisi, Amministratore Delegato SAC, Riccardo Lentini, Direzione Infrastrutture e Pianificazione, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Salvatore Gangi, Presidente Sezione Trasporti e Concessionarie Confindustria Catania, Giovanni Arena, Presidente Gruppo VèGè e Amministratore Delegato del Gruppo Arena, Mauro Nicosia, Presidente Confetra Sicilia. A seguire è intervenuto Giuliano La Barbera, CEO e Founder Full Truck. La frammentazione della domanda potenziale di servizi logistici, intesa come dimensione media dei settori industriali e la distribuzione sul territorio di imprese e famiglie, frena le opportunità di efficientamento e ampliamento di scala delle imprese della logistica e del trasporto merci, che infatti evidenziano una fortissima presenza di imprese molto piccole: a fronte di quasi 6 mila imprese, pari al 7% del dato nazionale, il fatturato supera di poco i 4 miliardi di euro, solamente il 2,7% di quello complessivo italiano. Un contributo al rafforzamento del tessuto produttivo sta venendo dagli investimenti stranieri, in costante crescita negli ultimi anni e con aziende che, sebbene numericamente trascurabili (lo 0,6% del totale regionale), realizzano un quinto del fatturato. Inoltre, e a sostegno delle possibili opportunità di sviluppo, le imprese siciliane mettono in luce condizioni economico-finanziarie generalmente positive e, in più di un caso, superiori a quelle medie nazionali, in particolare nell'autotrasporto. Da sottolineare, inoltre, anche nei casi di maggiori difficoltà reddituali, una costante attività di investimento, segno della volontà di migliorare l'operatività delle aziende per riuscire ad agganciare maggiori quote di domanda potenziale e per stimolare la domanda del mercato attraverso l'offerta di servizi che vanno oltre il semplice trasporto e magazzinaggio delle merci. In questi e nei prossimi anni anche questa filiera dovrà affrontare le trasformazioni imposte da tecnologia e vincoli di politica ambientale. L'adozione di strumenti in grado di efficientare i processi logistici potrà contribuire a migliorare la qualità dei servizi offerti e la competitività delle imprese, così come la decarbonizzazione del parco circolante, non solo su gomma ma anche di quello navale, potrà offrire, a chi si muoverà prima in questa direzione, vantaggi rispetto alla concorrenza e maggiori opportunità di crescita, in particolare in tutte quelle fasi della filiera a ridosso del last mile, le consegne effettuate da corrieri e servizi postali a domicilio e più in generale all'interno delle aree urbane. Gli sforzi delle imprese richiederanno, però, anche il supporto pubblico per l'adeguamento e, dove

Sicilia Internazionale

Catania

necessario, il potenziamento delle infrastrutture, sia quelle legate al trasporto primario (strade, ferrovie, porti e aeroporti), sia soprattutto quelle più strettamente legate alla logistica (interporti, nodi per l'intermodalità, reti telematiche a supporto delle tecnologie digitali). - Foto UniCredit - (ITALPRESS).

Sicilia Report

Catania

Forum Economie UniCredit, le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia

CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del Mediterraneo, in grado di generare risorse preziose per la crescita economica. Ruolo che già oggi l'isola ricopre per il traffico di navi tanker per il trasporto di fonti energetiche. Sono alcuni dei temi emersi dallo studio di Prometeia sulla filiera siciliana della logistica e del trasporto merci nel nuovo contesto geopolitico mondiale presentato da Andrea Dossena, Associate Partner, nel corso del Forum delle economie su Logistica e Trasporti, organizzato da UniCredit in collaborazione con Confindustria Catania e con la Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, che si è svolto oggi a Catania. "Il Forum delle Economie dedicato al settore dei Trasporti e della Logistica ha rappresentato un'occasione importante per fare un bilancio sui punti di forza e sulle esigenze delle realtà che operano in questo comparto, fortemente strategico per il nostro territorio. Una filiera che, nonostante lo scenario complesso, si dimostra resiliente e proattiva nell'investire in crescita, competitività e transizione tecnologica



CATANIA (ITALPRESS) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del

Sicilia Report

Catania

e sostenibile - ha affermato Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit -. La banca in Sicilia rinnova il suo impegno a fianco di queste imprese nel loro percorso di evoluzione, anzitutto attraverso il credito, primario abilitatore della trasformazione, ma anche facendo leva su iniziative mirate a potenziare il sistema produttivo in termini di consapevolezza, competenze e network". Il Forum è stato aperto dagli interventi di Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit Antonino Belcuore, Commissario Straordinario della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, e Marco Causarano, Presidente Piccola Industria Confindustria Catania. Dopo la presentazione dello studio di Prometeia si è svolta una tavola rotonda, moderata da Marco Romano, professore di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università di Catania, nella quale sono intervenuti Lorena Nicosia, Co-owner DN Logistica, Nico Torrisi, Amministratore Delegato SAC, Riccardo Lentini, Direzione Infrastrutture e Pianificazione, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Salvatore Gangi, Presidente Sezione Trasporti e Concessionarie Confindustria Catania, Giovanni Arena, Presidente Gruppo VèGè e Amministratore Delegato del Gruppo Arena, Mauro Nicosia, Presidente Confetra Sicilia. A seguire è intervenuto Giuliano La Barbera, CEO e Founder Full Truck. La frammentazione della domanda potenziale di servizi logistici, intesa come dimensione media dei settori industriali e la distribuzione sul territorio di imprese e famiglie, frena le opportunità di efficientamento e ampliamento di scala delle imprese della logistica e del trasporto merci, che infatti evidenziano una fortissima presenza di imprese molto piccole: a fronte di quasi 6 mila imprese, pari al 7% del dato nazionale, il fatturato supera di poco i 4 miliardi di euro, solamente il 2,7% di quello complessivo italiano. Un contributo al rafforzamento del tessuto produttivo sta venendo dagli investimenti stranieri, in costante crescita negli ultimi anni e con aziende che, sebbene numericamente trascurabili (lo 0,6% del totale regionale), realizzano un quinto del fatturato. Inoltre, e a sostegno delle possibili opportunità di sviluppo, le imprese siciliane mettono in luce condizioni economico-finanziarie generalmente positive e, in più di un caso, superiori a quelle medie nazionali, in particolare nell'autotrasporto. Da sottolineare, inoltre, anche nei casi di maggiori difficoltà reddituali, una costante attività di investimento, segno della volontà di migliorare l'operatività delle aziende per riuscire ad agganciare maggiori quote di domanda potenziale e per stimolare la domanda del mercato attraverso l'offerta di servizi che vanno oltre il semplice trasporto e magazzinaggio delle merci. In questi e nei prossimi anni anche questa filiera dovrà affrontare le trasformazioni imposte da tecnologia e vincoli di politica ambientale. L'adozione di strumenti in grado di efficientare i processi logistici potrà contribuire a migliorare la qualità dei servizi offerti e la competitività delle imprese, così come la decarbonizzazione del parco circolante, non solo su gomma ma anche di quello navale, potrà offrire, a chi si muoverà prima in questa direzione, vantaggi rispetto alla concorrenza e maggiori opportunità di crescita, in particolare in tutte quelle fasi della filiera a ridosso del last mile, le consegne effettuate da corrieri e servizi postali a domicilio e più in generale all'interno delle aree urbane. Gli sforzi delle imprese richiederanno, però, anche il supporto pubblico per l'adeguamento e, dove

Sicilia Report

Catania

necessario, il potenziamento delle infrastrutture, sia quelle legate al trasporto primario (strade, ferrovie, porti e aeroporti), sia soprattutto quelle più strettamente legate alla logistica (interporti, nodi per l'intermodalità, reti telematiche a supporto delle tecnologie digitali). - Foto UniCredit - (ITALPRESS). Tags: Copyright © Sicilia Report - Tutti i diritti riservati Pubblicato in Sicilia.

Teleborsa

Catania

UniCredit, Forum delle Economie: le sfide della filiera logistica e trasporti in Sicilia

(Teleborsa) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del Mediterraneo, in grado di generare risorse preziose per la crescita economica. Ruolo che già oggi l'isola ricopre per il traffico di navi tanker per il trasporto di fonti energetiche. Sono alcuni dei temi emersi dallo studio di Prometeia sulla filiera siciliana della logistica e del trasporto merci nel nuovo contesto geopolitico mondiale presentato da Andrea Dossena, Associate Partner, nel corso del Forum delle economie su Logistica e Trasporti, organizzato da UniCredit in collaborazione con Confindustria Catania e con la Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, che si è svolto oggi a Catania. "Il Forum delle Economie dedicato al settore dei Trasporti e della Logistica ha rappresentato un'occasione importante per fare un bilancio sui punti di forza e sulle esigenze delle realtà che operano in questo comparto, fortemente strategico per il nostro territorio. Una filiera che, nonostante lo scenario complesso, si dimostra resiliente e proattiva nell'investire in crescita, competitività e transizione tecnologica



(Teleborsa) - La filiera della logistica e del trasporto merci si trova a convivere oggi con vincoli di breve periodo e dinamiche di lungo spesso divergenti. Tra i primi, dopo il rallentamento, forse fisiologico, dell'internazionalizzazione delle catene globali del valore e l'evento pandemico, hanno sempre più rilevanza i temi e gli eventi di geopolitica, che stanno ridisegnando le geografie delle relazioni economiche, facendo emergere blocchi a volte in forte contrapposizione tra loro. Eventi che assumono forme molto eterogenee, che vanno dalle politiche commerciali al ricorso alle armi, impattando la logistica non solo in modo diretto (rotte che si chiudono, altre che si intensificano), ma anche indiretto, rendendo tutto il funzionamento delle catene del valore molto più volatile e imprevedibile. Sempre tra le contingenze di breve periodo, ma con un segno che in prospettiva dovrebbe tradursi in positivo per la filiera, sono i tanti investimenti in essere, su scala globale, su infrastrutture di trasporto e fonti energetiche, che però fino al loro completamento continueranno a determinare strozzature nei processi logistici e ad aumentare il clima di incertezza. Sicuramente di tutt'altro segno invece le tendenze e le prospettive per la filiera, con l'idea di processi logistici sempre più integrati, multimodali, automatizzati e sostenibili per supportare la vita economica, ma non solo, dei prossimi decenni. In tale contesto, la Sicilia si trova ad affrontare sfide superiori a quelle di altri territori nazionali, ma con prospettive che potrebbero garantire un significativo contributo allo sviluppo dell'isola. Se, da un lato, il frammentato e poco diversificato tessuto produttivo siciliano e la fragilità socio-economica di parte della popolazione (emigrazione, limitato reddito disponibile) pongono limiti stringenti alla crescita della filiera logistica, dall'altro la posizione strategica dell'isola e i recenti investimenti nelle infrastrutture portuali fanno auspicare un ruolo di primo piano della Sicilia come hub internazionale al centro del

Teleborsa

Catania

e sostenibile" ha affermato Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit. "La banca in Sicilia rinnova il suo impegno a fianco di queste imprese nel loro percorso di evoluzione, anzitutto attraverso il credito, primario abilitatore della trasformazione, ma anche facendo leva su iniziative mirate a potenziare il sistema produttivo in termini di consapevolezza, competenze e network". Il Forum è stato aperto dagli interventi di Salvatore Malandrino, Regional Manager Sicilia di UniCredit Antonino Belcuore, Commissario Straordinario della Camera di Commercio del Sud Est Sicilia, e Marco Causarano, Presidente Piccola Industria Confindustria Catania. Dopo la presentazione dello studio di Prometeia si è svolta una tavola rotonda, moderata da Marco Romano, professore di Economia e Gestione delle Imprese dell'Università di Catania, nella quale sono intervenuti Lorena Nicosia, Co-owner DN Logistica, Nico Torrisi, Amministratore Delegato SAC, Riccardo Lentini, Direzione Infrastrutture e Pianificazione, Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Salvatore Gangi, Presidente Sezione Trasporti e Concessionarie Confindustria Catania, Giovanni Arena, Presidente Gruppo VEGÉ e Amministratore Delegato del Gruppo Arena, Mauro Nicosia, Presidente Confetra Sicilia. A seguire è intervenuto Giuliano La Barbera, CEO e Founder Full Truck. Lo studio di Prometeia - La frammentazione della domanda potenziale di servizi logistici, in tesa come dimensione media dei settori industriali e la distribuzione sul territorio di imprese e famiglie, frena le opportunità di efficientamento e ampliamento di scala delle imprese della logistica e del trasporto merci, che infatti evidenziano una fortissima presenza di imprese molto piccole: a fronte di quasi 6 mila imprese, pari al 7% del dato nazionale, il fatturato supera di poco i 4 miliardi di euro, solamente il 2,7% di quello complessivo italiano. Un contributo al rafforzamento del tessuto produttivo sta venendo dagli investimenti stranieri, in costante crescita negli ultimi anni e con aziende che, sebbene numericamente trascurabili (lo 0,6% del totale regionale), realizzano un quinto del fatturato. Inoltre, e a sostegno delle possibili opportunità di sviluppo, le imprese siciliane mettono in luce condizioni economico-finanziarie generalmente positive e, in più di un caso, superiori a quelle medie nazionali, in particolare nell'autotrasporto. Da sottolineare, inoltre, anche nei casi di maggiori difficoltà reddituali, una costante attività di investimento, segno della volontà di migliorare l'operatività delle aziende per riuscire ad agganciare maggiori quote di domanda potenziale e per stimolare la domanda del mercato attraverso l'offerta di servizi che vanno oltre il semplice trasporto e magazzinaggio delle merci. In questi e nei prossimi anni anche questa filiera dovrà affrontare le trasformazioni imposte da tecnologia e vincoli di politica ambientale. L'adozione di strumenti in grado di efficientare i processi logistici potrà contribuire a migliorare la qualità dei servizi offerti e la competitività delle imprese, così come la decarbonizzazione del parco circolante, non solo su gomma ma anche di quello navale, potrà offrire, a chi si muoverà prima in questa direzione, vantaggi rispetto alla concorrenza e maggiori opportunità di crescita, in particolare in tutte quelle fasi della filiera a ridosso del last mile, le consegne effettuate da corrieri e servizi postali a domicilio e più in generale all'interno delle aree urbane. Gli sforzi delle imprese richiederanno, però, anche il supporto pubblico per

Teleborsa

Catania

l'adeguamento e, dove necessario, il potenziamento delle infrastrutture, sia quelle legate al trasporto primario (strade, ferrovie, porti e aeroporti), sia soprattutto quelle più strettamente legate alla logistica (interporti, nodi per l'intermodalità, reti telematiche a supporto delle tecnologie digitali).

Blue economy, Rixi: Servono regole globali, non barriere come l'ETS

(AGENPARL) - Tue 25 November 2025 Blue economy, Rixi: Servono regole globali, non barriere come l'ETS Londra, 25 nov - "La posizione dell'Italia sull'ETS è chiara: evitare che la transizione ecologica si trasformi in un ostacolo al commercio globale. Così come concepito rischia di diventare un vero muro al commercio, capace di penalizzare i **porti** e le flotte europee e di spostare traffici e investimenti verso aree del mondo che non applicano gli stessi vincoli. Non possiamo permetterci di frammentare il mercato con misure regionali che creano distorsioni e mettono in difficoltà il sistema portuale europeo proprio mentre stiamo spingendo sulla sostenibilità. La transizione deve essere guidata da norme globali, condivise e realmente efficaci, non da iniziative isolate che finiscono per indebolire chi le applica. L'Italia, con la sua storia marittima, le sue infrastrutture e l'impegno della Guardia Costiera, ha i titoli per continuare a dare un contributo decisivo ai lavori dell'IMO e per promuovere una visione equilibrata, pragmatica e competitiva del futuro del trasporto marittimo". Lo ha detto il deputato e viceministro al Mit Edoardo Rixi nel suo intervento alla 34^a Assemblea generale IMO in corso a Londra. 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

Blue economy, Rixi: Servono regole globali, non barriere come l'ETS

11/25/2025 13:10

(AGENPARL) - Tue 25 November 2025 Blue economy, Rixi: Servono regole globali, non barriere come l'ETS Londra, 25 nov - "La posizione dell'Italia sull'ETS è chiara: evitare che la transizione ecologica si trasformi in un ostacolo al commercio globale. Così come concepito rischia di diventare un vero muro al commercio, capace di penalizzare i porti e le flotte europee e di spostare traffici e investimenti verso aree del mondo che non applicano gli stessi vincoli. Non possiamo permetterci di frammentare il mercato con misure regionali che creano distorsioni e mettono in difficoltà il sistema portuale europeo proprio mentre stiamo spingendo sulla sostenibilità. La transizione deve essere guidata da norme globali, condivise e realmente efficaci, non da iniziative isolate che finiscono per indebolire chi le applica. L'Italia, con la sua storia marittima, le sue infrastrutture e l'impegno della Guardia Costiera, ha i titoli per continuare a dare un contributo decisivo ai lavori dell'IMO e per promuovere una visione equilibrata, pragmatica e competitiva del futuro del trasporto marittimo". Lo ha detto il deputato e viceministro al Mit Edoardo Rixi nel suo intervento alla 34^a Assemblea generale IMO in corso a Londra. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Δ Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Blue economy: Rixi, servono regole globali non barriere come ETS

"Evitare che transizione ecologica diventi muro commercio" "La posizione dell'Italia sull'ETS è chiara: evitare che la transizione ecologica si trasformi in un ostacolo al commercio globale. Così come concepito rischia di diventare un vero muro al commercio, capace di penalizzare i porti e le flotte europee e di spostare traffici e investimenti verso aree del mondo che non applicano gli stessi vincoli". Lo ha detto il viceministro al Mit Edoardo Rixi nel suo intervento alla 34ª Assemblea generale IMO in corso a Londra. "Non possiamo permetterci di frammentare il mercato con misure regionali che creano distorsioni e mettono in difficoltà il sistema portuale europeo proprio mentre stiamo spingendo sulla sostenibilità - ha sottolineato -. La transizione deve essere guidata da norme globali, condivise e realmente efficaci, non da iniziative isolate che finiscono per indebolire chi le applica. L'Italia, con la sua storia marittima, le sue infrastrutture e l'impegno della Guardia Costiera - ha concluso -, ha i titoli per continuare a dare un contributo decisivo ai lavori dell'IMO e per promuovere una visione equilibrata, pragmatica e competitiva del futuro del trasporto marittimo".



Il Nautilus

Focus

La Lega Navale Italiana intitola alla studentessa Sara Campanella l'imbarcazione sociale "La donna blu" dedicata alla formazione dei giovani, le "barche della legalità" in mare contro la violenza di genere

Roma - La Lega Navale Italiana dalla parte delle donne, contro ogni genere di violenza. Si è concluso il primo fine settimana di attività della campagna "Cima rossa", l'iniziativa nazionale della Lega Navale Italiana nata nel 2023 per sensibilizzare contro la violenza di genere attraverso il mare e le attività nautiche, promuovendo i valori del rispetto e della solidarietà. A Capo d'Orlando, la Lega Navale Italiana Sezione di Sant'Agata di Militello ha intitolato la propria barca sociale "La donna blu" alla dottoressa Sara Campanella, studentessa di 22 anni vittima di femminicidio, uccisa il 31 marzo scorso a Messina da un collega universitario. Sullo specchio di poppa dell'imbarcazione, impiegata principalmente in attività di formazione dei giovani, è stata apposta una targa con il guidone della LNI e un messaggio di Sara Campanella: "Mi amo troppo per stare con chiunque". "Il gesto che compie oggi la Lega Navale - ha affermato nel suo intervento la mamma di Sara, Maria Concetta Zaccaria - non è solo un atto simbolico. È una carezza sul cuore. È un modo per dirmi, per dirci, che Sara non è andata via davvero: continua a navigare, continua a parlare, continua a indicare una direzione. Il

mare che lei amava tanto e dove spesso correva quando era libera da impegni, anche solo per ripassare una lezione, oggi, diventa ciò che lei avrebbe voluto: memoria, rispetto, rinascita. Un porto sicuro dove la sua voce non verrà mai più soffocata. Ringrazio profondamente la Lega Navale Italiana Sezione di Sant'Agata di Militello, e il suo Presidente, Carmelo Di Giorgio, per aver trasformato il mare in un luogo di memoria viva". All'evento hanno partecipato la famiglia di Sara, autorità locali, soci delle LNI, scuole, scout nautici, l'Associazione Nazionale Magistrati e le associazioni coinvolte nelle campagne anti-violenza sul territorio. Fino al 5 dicembre la LNI continua a portare avanti in tutta Italia il messaggio "Lega Navale porto sicuro contro ogni genere di violenza" promuovendo conferenze con studenti, concerti e manifestazioni artistiche, seminari con esperti, attività sportive di canoa, canottaggio e vela, in collaborazione con istituzioni regionali e locali, associazioni, istituti scolastici, centri anti-violenza e forze dell'ordine. A "spiegare le vele" contro la violenza di genere anche le "barche della legalità" della Lega Navale Italiana, imbarcazioni sottratte alla criminalità organizzata per traffico di migranti o di droga, impiegate per finalità di pubblico interesse e dedicate dall'associazione a vittime della mafia e delle organizzazioni terroristiche. Nel primo fine settimana di attività c'erano in mare Ionia97 (LNI Catania, intitolata all'imprenditore Libero Grassi), Caliente (LNI Catania, dedicata al commissario di Polizia Beppe Montana), Lighea (LNI Brucoli-Augusta, associata al giornalista Peppino Impastato), Lady Marianna (LNI Riposto, in ricordo della magistrata Francesca Morvillo e degli agenti della scorta Antonio Montinaro, Rocco Dicillo e Vito Schifani"), insieme alle barche confiscate Yanez e Milva, Francesco (LNI Taranto e Matera-Magna Grecia,



Il Nautilus

Focus

dedicata al capitano dei carabinieri Emanuele Basile), mentre nei prossimi giorni saranno impiegate in iniziative di sensibilizzazione Blue Angel (LNI Messina, dedicata all'avvocato Nino d'Uva), Eros (LNI Ostia, intitolata al politico Piersanti Mattarella), Gloria (LNI Marzamemi-Pachino, associata al commissario di Polizia Ninni Cassarà), Azimut (LNI Palermo, dedicata a Don Pino Puglisi) e Our Dream (LNI Palermo, associata ai magistrati Giovanni Falcone e Paolo Borsellino). Tra i principali eventi svolti nel weekend presso le sedi della LNI e nelle scuole, la Lega Navale di San Benedetto del Tronto ha organizzato un incontro di sensibilizzazione in collaborazione con la Cooperativa Sociale On The Road, attiva da decenni nel contrasto alla violenza di genere, e con il Centro Antiviolenza "Donna con Te", rappresentato da Laura Gaspari. A Catania, la Sezione di Aci Trezza ha promosso un concerto solidale presso l'Istituto Galileo Galilei con protagonisti i giovani musicisti dell'Associazione "Musicainsieme a Librino". A Reggio Calabria si è tenuta l'iniziativa "Rispetto, sicurezza e dignità femminile", un momento di confronto dedicato alla prevenzione della violenza di genere, organizzato dalla Lega Navale reggina in collaborazione con l'Associazione Nuovi Orizzonti e con la ASD Dekaju Kombat, nel quale sono state proposte anche dimostrazioni pratiche di tecniche di difesa personale. **Livorno** il tradizionale appuntamento di sensibilizzazione con la veleggiata "Controvento", mentre la Lega Navale di Napoli ha ospitato una manifestazione velica e il dibattito "Voci contro la violenza, dialoghi e confronti", con la partecipazione di Emanuela Ferrante, Assessore alle Pari Opportunità del Comune di Napoli, della Casa Rifugio Fiorinda, gestita dalla Cooperativa Dedalus, Tania Castellaccio, e della coordinatrice dei Centri Antiviolenza di Napoli, Rosa di Matteo. Non solo in mare: conferenze di sensibilizzazione sono state promosse anche dalla Lega Navale di Cagliari e di Roccella Jonica, mentre a Termini Imerese, Porto San Paolo e a Sanremo sono state organizzate dai soci delle Sezioni rispettivamente dei momenti di sensibilizzazione in banchina, una camminata e una pedalata per dire basta alla violenza contro le donne. Nell'ambito della campagna "Cima rossa", la Lega Navale Italiana promuove il servizio pubblico della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Pari Opportunità "1522", un numero gratuito e un'app attivi 24 ore su 24 per il sostegno alle vittime di violenza e stalking.

Informare

Focus

Accelleron: collaborazione intersettoriale per accelerare i combustibili a zero emissioni nello shipping

Accelleron: collaborazione intersettoriale per accelerare i combustibili a zero emissioni nello shipping Accelleron: collaborazione intersettoriale per accelerare i combustibili a zero emissioni nello shipping In occasione della London International Shipping Week (LISW25), Accelleron ha presentato il suo primo report dedicato alla decarbonizzazione marittima, Accelerating to Net Zero - Deadlock: What's Stopping Shipping's Carbon-Neutral Fuel Transition?

L'analisi invita il settore marittimo a unire le forze con altri comparti hard-to-abate per liberare il pieno potenziale dell'idrogeno verde e degli e-fuel, elementi indispensabili per completare la transizione energetica dello shipping.

Il report delinea un quadro chiaro del principale collo di bottiglia della transizione energetica. Secondo l'analisi di Accelleron, gli sforzi congiunti del settore in termini di efficienza delle navi, digitalizzazione e retrofit potrebbero ridurre collettivamente le emissioni di CO₂ di oltre il 30% entro il 2030 - un livello sufficiente a superare gli obiettivi IMO di breve termine - ma si tratta solo di un guadagno temporaneo. Da soli, questi interventi non sono sufficienti a raggiungere il target net-zero al 2050 fissato dall'International Maritime

Organization (IMO). Per decarbonizzare completamente, il settore deve aumentare in modo significativo la produzione e l'utilizzo di idrogeno verde e dei suoi derivati. Una sfida globale La domanda energetica dello shipping è enorme, così come sarà la sua quota nella futura economia dell'idrogeno. Il report stima che il solo trasporto marittimo avrà bisogno, entro il 2050, di 100-150 milioni di tonnellate di idrogeno verde all'anno, e di 2-3 trilioni di dollari di investimenti da oggi al 2050. Nel frattempo, altri settori ad alta intensità energetica - tra cui acciaio, cemento, aviazione e agricoltura - richiederanno complessivamente circa 500-600 milioni di tonnellate di idrogeno verde, per un investimento stimato di 9 trilioni di dollari necessari a renderlo disponibile su larga scala. Tuttavia, gli attuali progetti in pipeline a livello globale rappresentano appena 38 milioni di tonnellate, sostenuti da meno di 320 miliardi di dollari già investiti. "Ma proprio questo divario è la faglia che si trova al centro della transizione energetica bloccata dello shipping," afferma Daniel Bischofberger, CEO di Accelleron. "La parte più complessa del nostro percorso di decarbonizzazione è la scalabilità dell'idrogeno verde come base degli e-fuel, una sfida resa esponenzialmente più difficile dal fatto che nessun settore può affrontarla da solo. Ed è proprio questa fase a determinare se riusciremo a raggiungere il net zero in tempo - o se non ci riusciremo affatto." La soluzione: aggregare la domanda per superare lo stallo Il report sostiene che il settore marittimo non può - e non deve - sostenere da solo i costi della rivoluzione dell'idrogeno. Accelleron invita a una collaborazione



Accelleron: collaborazione intersettoriale per accelerare i combustibili a zero emissioni nello shipping Accelleron: collaborazione intersettoriale per accelerare i combustibili a zero emissioni nello shipping In occasione della London International Shipping Week (LISW25), Accelleron ha presentato il suo primo report dedicato alla decarbonizzazione marittima, Accelerating to Net Zero - Deadlock: What's Stopping Shipping's Carbon-Neutral Fuel Transition? L'analisi invita il settore marittimo a unire le forze con altri comparti hard-to-abate per liberare il pieno potenziale dell'idrogeno verde e degli e-fuel, elementi indispensabili per completare la transizione energetica dello shipping. Il report delinea un quadro chiaro del principale collo di bottiglia della transizione energetica. Secondo l'analisi di Accelleron, gli sforzi congiunti del settore in termini di efficienza delle navi, digitalizzazione e retrofit potrebbero ridurre collettivamente le emissioni di CO₂ di oltre il 30% entro il 2030 - un livello sufficiente a superare gli obiettivi IMO di breve termine - ma si tratta solo di un guadagno temporaneo. Da soli, questi interventi non sono sufficienti a raggiungere il target net-zero al 2050 fissato dall'International Maritime Organization (IMO). Per decarbonizzare completamente, il settore deve aumentare in modo significativo la produzione e l'utilizzo di idrogeno verde e dei suoi derivati. Una sfida globale La domanda energetica dello shipping è enorme, così come sarà la sua quota nella futura economia dell'idrogeno. Il report stima che il solo trasporto marittimo avrà bisogno, entro il 2050, di 100-150 milioni di tonnellate di idrogeno verde all'anno, e di 2-3 trilioni di dollari di investimenti da oggi al 2050. Nel frattempo, altri settori ad alta intensità energetica - tra cui acciaio, cemento, aviazione e agricoltura - richiederanno complessivamente circa 500-600 milioni di tonnellate di idrogeno verde, per un investimento stimato di 9 trilioni di dollari necessari a renderlo disponibile su larga scala. Tuttavia, gli attuali progetti in

Informare

Focus

tra settori che tradizionalmente operano a compartimenti stagni. Aggregando la domanda di idrogeno insieme a settori quali acciaio, agricoltura e produzione di energia, lo shipping può contribuire a ridurre i rischi dei mega-progetti e rendere economicamente sostenibile una produzione su larga scala. La domanda aggregata, secondo lo studio, potrebbe trasformare l'attuale competizione per e-fuel scarsi in un impegno collettivo verso la decarbonizzazione globale. Schemi di investimento condivisi, contratti di acquisto congiunti e infrastrutture integrate accelererebbero la disponibilità dei combustibili, stabilizzerebbero i prezzi e ridurrebbero i rischi della supply chain. Questo approccio trasversale si allinea alle discussioni più recenti all'interno della comunità energetica, sempre più orientata a considerare gli ecosistemi dell'idrogeno come interdipendenti e non specifici per settore. Il trasporto marittimo, grazie alla sua dimensione globale e all'esperienza logistica, può svolgere un ruolo catalizzatore nella produzione, distribuzione e logistica dei combustibili sintetici e a base di idrogeno. Per prima cosa, è importante comprendere le barriere interconnesse - o stalli - che impediscono al settore di affrontare autonomamente la transizione energetica. I cinque colli di bottiglia nella transizione ai combustibili carbon-neutral dello shipping

Incertezza sui percorsi energetici

Il settore dello shipping si trova di fronte a una domanda frammentata, dovuta alla presenza di diversi percorsi competitivi per i combustibili (GNL, biocarburanti, e-fuel), che impedisce di far crescere su larga scala un singolo combustibile a zero emissioni. L'idrogeno verde è considerato fondamentale per la decarbonizzazione a lungo termine, ma la frammentazione tra settori e la mancanza di domanda consolidata ne rallentano lo sviluppo. Oggi lo shipping non è più il principale utilizzatore dei combustibili residui fossili: deve infatti competere con altri settori - come aviazione e acciaio - per accedere ai combustibili premium. Produzione di combustibili centralizzata

I modelli di produzione di idrogeno verde ed e-fuel si basano su hub produttivi di dimensioni paragonabili a piccoli stati per ottenere prezzi competitivi, concentrando così l'offerta in specifiche aree geografiche. Questo limita la flessibilità tradizionale dello shipping, in particolare per gli operatori bulk e tramp che seguono rotte imprevedibili, mentre gli operatori container possono adattarsi più facilmente a forniture centralizzate. Inoltre, la minore densità energetica dei nuovi combustibili richiede rifornimenti più frequenti, con impatti su modelli operativi e costi. Il paradosso della finanza verde

Nonostante trilioni di dollari vengano investiti globalmente in fondi ESG, solo una piccola parte raggiunge lo shipping, a causa della frammentazione della proprietà, della lunga vita delle navi e dell'incertezza normativa. Gli incentivi sono divisi tra armatori, noleggiatori e proprietari di carico, e la mancanza di contratti a lungo termine scoraggia gli investitori. Il maggior costo dei combustibili verdi funziona per merci destinate al consumatore finale, ma le commodities bulk non possono sostenere questi oneri, limitando così il potenziale della finanza verde. Ambizione regolatoria vs realtà di implementazione

Il Net Zero Framework dell'IMO è ambizioso, poiché prevede l'introduzione di un prezzo globale del carbonio,

Informare

Focus

ma incentivi e finanziamenti non saranno disponibili prima del 2028 - troppo tardi per progetti che richiedono investimenti immediati. Il disallineamento tra regolamenti globali e regionali (ad esempio IMO vs UE sui biocarburanti) frammenta domanda e segnali di investimento. Per sbloccare il capitale necessario allo sviluppo di idrogeno verde ed e-fuel sono indispensabili armonizzazione normativa e maggiore chiarezza. Infrastrutture nei porti insufficienti Anche disponendo di finanza e regolamentazione adeguate, i combustibili non possono essere distribuiti senza infrastrutture portuali sufficienti, che includano energia, acqua, stoccaggio e condotte. I porti devono affrontare la competizione per le risorse e bilanciare i sistemi di bunkeraggio tradizionali con quelli destinati ai nuovi combustibili. Permessi e standard di sicurezza rappresentano ulteriori colli di bottiglia; non tutti i porti possono, né devono, trasformarsi in hub produttivi di idrogeno. Risoluzione degli stalli: collaborazione cross-settoriale Lo shipping da solo non può innescare lo sviluppo dell'idrogeno verde, così come nessun altro settore può farlo autonomamente. La chiave per sbloccare la transizione energetica è la collaborazione tra aviazione, acciaio, cemento, chimica, energia e agricoltura. L'aggregazione della domanda cross-settoriale può risolvere ogni stallo, creando impegni finanziabili, infrastrutture condivise, regolamentazioni armonizzate e un uso più efficiente delle risorse. I porti si trovano naturalmente al centro di questa collaborazione. Già fulcro del commercio e dell'energia globale, possono facilitare la cooperazione tra settori per affrontare la sfida della scalabilità dei combustibili a zero emissioni. In un'economia dello shipping a emissioni zero, alimentata da idrogeno verde ed e-fuel, i porti possono assumere ruoli diversi a seconda delle loro caratteristiche: alcuni come produttori autosufficienti di combustibile, altri come connettori, punti di ricezione o fonti di esportazione, in base a geografia, risorse e flussi commerciali. Collaborazione tra settori: la via per superare gli stalli Lo shipping da solo non può innescare lo sviluppo dell'idrogeno verde, così come nessun altro settore può farlo autonomamente. La chiave per sbloccare la transizione energetica è la collaborazione tra aviazione, acciaio, cemento, chimica, energia e agricoltura. L'aggregazione della domanda cross-settoriale può risolvere ciascun stallo, creando impegni finanziabili, infrastrutture condivise, regolamentazioni armonizzate e un utilizzo più efficiente delle risorse. I porti si collocano naturalmente al centro di questa collaborazione cross-settoriale. Già fondamentali per il commercio e l'energia globale, possono facilitare la cooperazione tra i settori per affrontare la sfida della scalabilità dei combustibili a zero emissioni. In un'economia dello shipping a emissioni nette zero, alimentata da idrogeno verde ed e-fuel, i porti possono assumere ruoli diversi a seconda delle loro caratteristiche: alcuni come produttori di combustibile autosufficienti, altri come connettori, punti di ricezione o fonti di esportazione, in base a geografia, risorse e flussi commerciali. Otto insight fondamentali e raccomandazioni strategiche L'efficienza resta la leva più conveniente per la decarbonizzazione e deve essere prioritaria per il settore marittimo,

Informare

Focus

sia per raggiungere gli obiettivi a breve termine, sia per preparare le navi a un uso ottimale dei futuri combustibili a zero emissioni. Sebbene le navi siano tecnologicamente pronte - con le unità dual-fuel ormai dominanti nei portafogli ordini - l'offerta di e-fuel resta ben al di sotto dei livelli necessari per centrare gli obiettivi di decarbonizzazione. L'idrogeno verde è indispensabile: lo shipping ne richiederà tra 100 e 150 milioni di tonnellate entro il 2050, competendo con altri settori. Solo alleanze cross-settoriali potranno consentire di raggiungere i volumi produttivi necessari affinché shipping e altri settori possano arrivare al net-zero. I biocarburanti, pur utili nel breve periodo, rappresentano solo una soluzione temporanea, a causa della disponibilità limitata e della competizione con i settori alimentare e aviazione. La cattura del carbonio sarà cruciale, sia per la produzione di e-fuel sia per contenere le emissioni fossili durante la transizione. Per colmare il divario nella finanza verde, è necessario sviluppare nuovi strumenti finanziari e consolidare la domanda, così da liberare i trilioni di dollari oggi disponibili nei capitali ESG. Il raggiungimento degli obiettivi climatici globali dipenderà anche da politiche e incentivi nazionali allineati al framework net-zero dell'IMO. I porti costituiscono la piattaforma naturale per guidare la transizione energetica cross-settoriale, ma sarà necessario un nuovo tipo di leadership per coordinare stakeholder e risorse in modo efficace. Il ruolo degli stakeholder. Tutti i player della catena del valore hanno un ruolo chiave nel superamento degli stalli. Armatori e operatori dovrebbero puntare a migliorare l'efficienza delle navi tramite aggiornamenti tecnologici e sistemi avanzati di monitoraggio digitale. I produttori di combustibili devono accelerare lo sviluppo dei progetti e collaborare strettamente con porti multi-settoriali per consentire la distribuzione su larga scala dei combustibili alternativi. I porti sono fondamentali per aggregare la domanda, coordinare le infrastrutture e favorire la collaborazione tra settori industriali diversi. Allo stesso tempo, governi e autorità regolatorie devono armonizzare incentivi e sistemi di certificazione, garantendo stabilità politica a lungo termine per attrarre investimenti e dare chiarezza al mercato. Infine, gli investitori sono invitati a sviluppare strumenti di finanza mista e fondi aggregati che coinvolgano più settori, contribuendo a ridurre i rischi dei progetti iniziali e a mobilitare capitali su larga scala. Dall'analisi all'azione: una responsabilità condivisa. Accelleron conferma quanto ormai riconosciuto da molti esperti: la decarbonizzazione dello shipping dipende strettamente dall'economia globale dell'idrogeno. La pubblicazione del rapporto al LISW25 evidenzia il ruolo dell'azienda non solo come fornitore di tecnologie, ma anche come interlocutore attivo nel dibattito sulla decarbonizzazione. In una tavola rotonda successiva alla presentazione, esperti dei settori industriale e dell'energia hanno proposto percorsi per creare framework congiunti, accelerare la diffusione dell'idrogeno e rendere lo shipping a zero emissioni competitivo in termini di costi. I temi chiave evidenziavano la necessità di segnali politici chiari, standard di certificazione uniformi per i combustibili verdi e strumenti finanziari per ridurre i rischi degli investimenti.

Informare

Focus

iniziali, sottolineando l'importanza della trasparenza e della condivisione dei dati tra i settori - un ambito in cui l'esperienza di Accelleron in soluzioni digitali e analisi delle performance può giocare un ruolo fondamentale. Il rapporto Deadlock si conclude con un invito all'azione: raggiungere uno shipping a emissioni zero entro il 2050 sarà possibile solo attraverso iniziative coordinate e cross-settoriali che colleghino il trasporto marittimo all'ecosistema globale dell'idrogeno. Nella prefazione, Bischofberger sottolinea che il percorso verso il net zero non è solo una sfida tecnologica, ma anche organizzativa e culturale. "Raggiungere il net zero non riguarda solo combustibili o sistemi, ma la costruzione di un nuovo paradigma di partnership," scrive. "Lo shipping ha sempre prosperato grazie alla collaborazione e al pragmatismo. Ora deve estendere questo spirito oltre il proprio settore per assicurarsi i combustibili necessari a un futuro decarbonizzato." Il rapporto completo, *Deadlock: What's Stopping Shipping's Carbon-Neutral Fuel Transition?*, è disponibile sul sito di Accelleron per il download e si rivolge a chiunque sia interessato a conoscere le sfide e le opportunità della transizione energetica globale.

Informare

Focus

Dopo il 2035 il traffico russo delle merci sulla rotta artica potrebbe diminuire

Lo ha evidenziato il governatore della regione di Murmansk in occasione di un incontro con Putin. Dopo il 2035, senza ulteriori investimenti, c'è il rischio di un calo del traffico russo delle merci lungo la rotta artica. Lo ha affermato oggi il governatore della regione di Murmansk, Andrei Chibis, nel corso di un incontro con il presidente russo, Vladimir Putin, incentrato sullo sviluppo dell'Artico e del corridoio di trasporto transartico. Ricordando che sono stati effettuati investimenti record nella regione pari a 35 trilioni di rubli, Chibis ha spiegato che i progetti sostenuti da questi investimenti assicurano una crescita del traffico sino al 2035, pur con alcune fluttuazioni, mentre dopo questa data l'esaurimento dei progetti e dei giacimenti attualmente in fase di sviluppo rischierà di causare una flessione del traffico, non essendo il flusso delle merci in transito, dati gli elevati costi della rotta marittima artica e dell'assistenza alla navigazione con i rompighiaccio - ha specificato il governatore di Murmansk - sufficiente a garantirne la crescita. Chibis ha evidenziato che oggi la regione artica rappresenta sino al 10% del prodotto interno lordo russo a fronte del 2% della popolazione totale che vi vive. Inoltre, ha sottolineato che la rotta

marittima artica rappresenta una priorità per la sicurezza geopolitica russa anche in considerazione delle sue risorse e perché, oltre ad essere più breve della rotta attraverso il canale di Suez, è, soprattutto, interamente sotto la giurisdizione russa. Nel corso dell'incontro Putin e Chibis si sono soffermati anche sul grave problema dei rifiuti e dell'inquinamento presenti nella regione artica e dei conseguenti danni per la salute della popolazione locale. Intanto, nei primi dieci mesi del 2025 i **porti** russi hanno movimentato complessivamente 732,6 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -1,5% sullo stesso periodo dello scorso anno. Negli scali portuali della regione artica il traffico è stato di 73,3 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -5,3%. Ad eccezione dei volumi di merci movimentati dai **porti** russi dell'Estremo Oriente, attestatisi a 207,1 milioni di tonnellate (+5,1%), hanno segnato una flessione anche i volumi di traffico movimentati dai **porti** del bacino baltico (226,6 milioni di tonnellate, -0,9%), da quelli del Mar d'Azov-Mar Nero (219,1 milioni di tonnellate, -6,1%) e dai **porti** del bacino del Mar Caspio (6,5 milioni di tonnellate, -14,6%). Il traffico totale in esportazione dai **porti** russi è ammontato a 574,7 milioni di tonnellate (-2,1%), quello in esportazione a 34,1 milioni di tonnellate (-3,1%), il traffico di transito a 62,1 milioni di tonnellate (+13,2%) e il traffico di cabotaggio a 61,9 milioni di tonnellate (-7,7%).



Lo ha evidenziato il governatore della regione di Murmansk in occasione di un incontro con Putin. Dopo il 2035, senza ulteriori investimenti, c'è il rischio di un calo del traffico russo delle merci lungo la rotta artica. Lo ha affermato oggi il governatore della regione di Murmansk, Andrei Chibis, nel corso di un incontro con il presidente russo, Vladimir Putin, incentrato sullo sviluppo dell'Artico e del corridoio di trasporto transartico. Ricordando che sono stati effettuati investimenti record nella regione pari a 35 trilioni di rubli, Chibis ha spiegato che i progetti sostenuti da questi investimenti assicurano una crescita del traffico sino al 2035, pur con alcune fluttuazioni, mentre dopo questa data l'esaurimento dei progetti e dei giacimenti attualmente in fase di sviluppo rischierà di causare una flessione del traffico, non essendo il flusso delle merci in transito, dati gli elevati costi della rotta marittima artica e dell'assistenza alla navigazione con i rompighiaccio - ha specificato il governatore di Murmansk - sufficiente a garantirne la crescita. Chibis ha evidenziato che oggi la regione artica rappresenta sino al 10% del prodotto interno lordo russo a fronte del 2% della popolazione totale che vi vive. Inoltre, ha sottolineato che la rotta marittima artica rappresenta una priorità per la sicurezza geopolitica russa anche in considerazione delle sue risorse e perché, oltre ad essere più breve della rotta attraverso il canale di Suez, è, soprattutto, interamente sotto la giurisdizione russa. Nel corso dell'incontro Putin e Chibis si sono soffermati anche sul grave problema dei rifiuti e dell'inquinamento presenti nella regione artica e dei conseguenti danni per la salute della popolazione locale. Intanto, nei primi dieci mesi del 2025 i **porti** russi hanno movimentato complessivamente 732,6 milioni di tonnellate di merci, con un calo del -1,5% sullo stesso periodo dello scorso anno. Negli scali portuali della regione artica il traffico è stato di 73,3 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -5,3%. Ad eccezione dei volumi di merci movimentati dai

Informare

Focus

L'Accademia Italiana della Marina Mercantile festeggia i suoi primi 20 anni

Nel periodo diplomati 3.660 allievi e allieve di tutta Italia L'Accademia Italiana della Marina Mercantile ha celebrato oggi i suoi primi 20 anni d'attività trascorsi dal 25 novembre 2005 quando a Villa Candida a **Genova**, sede dell'istituzione, ospitò la prima lezione della sua storia ufficiale, mentre oggi la Fondazione si appresta a traslocare nel più centrale e ampio Palazzo Tabarca. Ad oggi l'Accademia ha ospitato oltre 750 docenti, diplomando circa 3.660 allievi e allieve di tutta Italia, di cui ben 2.620 allievi ufficiali, suddivisi in Coperta e Macchina. I 69 corsi da allievo ufficiale di Coperta hanno visto 1.642 studenti e studentesse, inclusi gli ultimi diplomandi che riceveranno l'attestato il prossimo 18 dicembre durante il Graduation Day che si svolgerà nell'Auditorium dell'Acquario di **Genova**. Gli allievi ufficiali di Macchina seguono, a livello numerico, poco distaccati: 978 i corsisti in totale. Ma dal 2005 si sono susseguite anche nove diverse edizioni dei corsi di Logistica (225 allievi), Ferroviario (sei edizioni - 150 diplomati/diplomandi), Ambito Portuale (due edizioni, circa 50 allievi). E ancora: 100 allievi per i corsi di Cantieristica Navale, circa 75 per le tre edizioni del corso da Ship

Manager/Superintendent, oltre 120 per i corsi da Cuoco e Pasticcere di Bordo, altri 120 nelle cinque edizioni da Commissario di Bordo, 100 allievi per le quattro edizioni da Hospitality Manager, e ulteriori 100 allievi per il corso da Multimedia Technician. «Con le oltre 150 aziende partner a livello nazionale, i progetti europei e internazionali gestiti dalla nostra agenzia internazionale IMSSEA, e i corsi promossi da Ente Radar - ha sottolineato Paola Vidotto, direttore generale dell'Accademia Italiana Marina Mercantile - l'Accademia si presenta oggi come un fiore all'occhiello del sistema logistico italiano, sia per gli operatori marittimi e portuali, sia per il complesso economico che lavora nel mondo dei trasporti in generale. La forte e stabile connessione con le principali istituzioni nazionali e internazionali di settore, e il lavoro congiunto anche con i sindacati, ci consentono di avere una visione d'insieme unica, in grado di costruire risposte precise e di alto valore aggiunto per le domande e le richieste dell'intero settore». «Questi primi venti anni di storia dell'Accademia - ha commentato Eugenio Massolo, presidente dell'Accademia Italiana Marina Mercantile - sono solo un trampolino di lancio per il futuro, dove Palazzo Tabarca avrà un ruolo principale grazie all'ampiezza e all'accuratezza degli spazi, in grado di farlo diventare il principale polo formativo e di simulazione del bacino del Mediterraneo».



Nel periodo diplomati 3.660 allievi e allieve di tutta Italia L'Accademia Italiana della Marina Mercantile ha celebrato oggi i suoi primi 20 anni d'attività trascorsi dal 25 novembre 2005 quando a Villa Candida a Genova, sede dell'istituzione, ospitò la prima lezione della sua storia ufficiale, mentre oggi la Fondazione si appresta a traslocare nel più centrale e ampio Palazzo Tabarca. Ad oggi l'Accademia ha ospitato oltre 750 docenti, diplomando circa 3.660 allievi e allieve di tutta Italia, di cui ben 2.620 allievi ufficiali, suddivisi in Coperta e Macchina. I 69 corsi da allievo ufficiale di Coperta hanno visto 1.642 studenti e studentesse, inclusi gli ultimi diplomandi che riceveranno l'attestato il prossimo 18 dicembre durante il Graduation Day che si svolgerà nell'Auditorium dell'Acquario di Genova. Gli allievi ufficiali di Macchina seguono, a livello numerico, poco distaccati: 978 i corsisti in totale. Ma dal 2005 si sono susseguite anche nove diverse edizioni dei corsi di Logistica (225 allievi), Ferroviario (sei edizioni - 150 diplomati/diplomandi), Ambito Portuale (due edizioni, circa 50 allievi). E ancora: 100 allievi per i corsi di Cantieristica Navale, circa 75 per le tre edizioni del corso da Ship Manager/Superintendent, oltre 120 per i corsi da Cuoco e Pasticcere di Bordo, altri 120 nelle cinque edizioni da Commissario di Bordo, 100 allievi per le quattro edizioni da Hospitality Manager, e ulteriori 100 allievi per il corso da Multimedia Technician. «Con le oltre 150 aziende partner a livello nazionale, i progetti europei e internazionali gestiti dalla nostra agenzia internazionale IMSSEA, e i corsi promossi da Ente Radar - ha sottolineato Paola Vidotto, direttore generale dell'Accademia Italiana Marina Mercantile - l'Accademia si presenta oggi come un fiore all'occhiello del sistema logistico italiano, sia per gli operatori marittimi e portuali, sia per il complesso economico che lavora nel mondo dei trasporti in generale. La forte e stabile connessione con le principali istituzioni nazionali e internazionali di settore.

CRÉDIT AGRICOLE ITALIA INSIEME A GRIMALDI PER L'AMMODERNAMENTO DELLA FLOTTA

Grimaldi Euromed S.p.A., società del Gruppo Grimaldi, ha recentemente sottoscritto con Crédit Agricole Italia un accordo di finanziamento destinato alla copertura parziale dell'acquisto della nuova nave Grande Tianjin. Un finanziamento da 50 milioni per l'acquisto della nuova nave Grande Tianjin, a ridotto impatto ambientale, dà il via alla partnership tra il gruppo armatoriale e l'istituto bancario **Napoli**-Parma, 25 novembre 2025 - L'operazione, riguardante un importo di 50 milioni e con durata di 10 anni, si iscrive nell'ambito del programma di investimenti destinati al potenziamento ed ammodernamento della flotta della compagnia di navigazione partenopea. Presa in consegna lo scorso agosto e già regolarmente operativa su collegamenti marittimi dedicati al mercato asiatico, la Grande Tianjin è una delle 17 nuove navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) ordinate dal Gruppo Grimaldi tra il 2022 e il 2023, per un investimento complessivo di oltre USD 1,6 miliardi. Queste navi all'avanguardia si distinguono non solo per l'elevata capacità di trasporto - di oltre 9.000 CEU (Car Equivalent Units) ciascuna - ma anche per il loro ridotto impatto ambientale. Grazie a tecnologie di ultima generazione, la Grande Tianjin è in grado di ridurre significativamente l'indice di emissioni di CO2 per carico trasportato - fino al 50% rispetto a quello delle unità PCTC della precedente generazione. La nave ha anche ricevuto la notazione di classe Ammonia Ready del RINA (Registro Italiano Navale), che certifica che potrà essere convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio. È, inoltre, predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio (cold ironing), che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa più sostenibile al consumo di carburanti tradizionali durante le soste in porto. "L'accordo di finanziamento con il Gruppo Grimaldi conferma la nostra crescente attenzione per l'economia del mare sulla quale si focalizzerà anche Le Village by CA della Campania, il nuovo acceleratore di innovazione al servizio delle aziende e delle startup che avvieremo a **Napoli** nel 2026", ha dichiarato Marco Perocchi, responsabile Banca d'Impresa di Crédit Agricole Italia. "In questo modo, prosegue e si rafforza il nostro impegno per le imprese del territorio che, nei primi nove mesi di quest'anno, abbiamo sostenuto con oltre 3 miliardi di euro di nuove erogazioni".

Informatore Navale

CRÉDIT AGRICOLE ITALIA INSIEME A GRIMALDI PER L'AMMODERNAMENTO DELLA FLOTTA

11/25/2025 16:09

Grimaldi Euromed S.p.A., società del Gruppo Grimaldi, ha recentemente sottoscritto con Crédit Agricole Italia un accordo di finanziamento destinato alla copertura parziale dell'acquisto della nuova nave Grande Tianjin. Un finanziamento da € 50 milioni per l'acquisto della nuova nave Grande Tianjin, a ridotto impatto ambientale, dà il via alla partnership tra il gruppo armatoriale e l'istituto bancario Napoli-Parma, 25 novembre 2025 - L'operazione, riguardante un importo di € 50 milioni e con durata di 10 anni, si iscrive nell'ambito del programma di investimenti destinati al potenziamento ed ammodernamento della flotta della compagnia di navigazione partenopea. Presa in consegna lo scorso agosto e già regolarmente operativa su collegamenti marittimi dedicati al mercato asiatico, la Grande Tianjin è una delle 17 nuove navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) ordinate dal Gruppo Grimaldi tra il 2022 e il 2023, per un investimento complessivo di oltre USD 1,6 miliardi. Queste navi all'avanguardia si distinguono non solo per l'elevata capacità di trasporto - di oltre 9.000 CEU (Car Equivalent Units) ciascuna - ma anche per il loro ridotto impatto ambientale. Grazie a tecnologie di ultima generazione, la Grande Tianjin è in grado di ridurre significativamente l'indice di emissioni di CO2 per carico trasportato - fino al 50% rispetto a quello delle unità PCTC della precedente generazione. La nave ha anche ricevuto la notazione di classe Ammonia Ready del RINA (Registro Italiano Navale), che certifica che potrà essere convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio. È, inoltre, predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio (cold ironing), che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa più sostenibile al consumo di carburanti tradizionali durante le soste in porto. "L'accordo di finanziamento con il Gruppo Grimaldi conferma la nostra crescente attenzione per l'economia del mare sulla quale si focalizzerà anche Le Village by CA della Campania, il nuovo acceleratore di innovazione al servizio delle aziende e delle startup che avvieremo a Napoli nel 2026", ha dichiarato Marco Perocchi, responsabile Banca d'Impresa di Crédit Agricole Italia. "In questo modo, prosegue e si rafforza il nostro impegno per le imprese del territorio che, nei primi nove mesi di quest'anno, abbiamo sostenuto con oltre 3 miliardi di euro di nuove erogazioni".

Informazioni Marittime

Focus

Grimaldi con Crédit Agricole per l'ammodernamento della flotta

Un finanziamento da 50 milioni per l'acquisto della nuova nave "Grande Tianjin", a ridotto impatto ambientale, dà il via alla partnership tra il gruppo armatoriale e l'istituto bancario Grimaldi Euromed S.p.A., società del Gruppo Grimaldi, ha recentemente sottoscritto con Crédit Agricole Italia un accordo di finanziamento destinato alla copertura parziale dell'acquisto della nuova nave Grande Tianjin. L'operazione, riguardante un importo di 50 milioni di euro e con durata di 10 anni, si iscrive nell'ambito del programma di investimenti destinati al potenziamento ed ammodernamento della flotta della compagnia di navigazione partenopea. Presa in consegna lo scorso agosto e già regolarmente operativa su collegamenti marittimi dedicati al mercato asiatico, la Grande Tianjin è una delle 17 nuove navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) ordinate dal Gruppo Grimaldi tra il 2022 e il 2023, per un investimento complessivo di oltre USD 1,6 miliardi. Queste navi all'avanguardia si distinguono non solo per l'elevata capacità di trasporto - di oltre 9.000 CEU (Car Equivalent Units) ciascuna - ma anche per il loro ridotto impatto ambientale. Grazie a tecnologie di ultima generazione, la Grande Tianjin è in grado di ridurre significativamente l'indice di emissioni di CO2 per carico trasportato - fino al 50% rispetto a quello delle unità PCTC della precedente generazione. La nave ha anche ricevuto la notazione di classe Ammonia Ready del RINA (Registro Italiano Navale), che certifica che potrà essere convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio. È, inoltre, predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio (cold ironing), che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa più sostenibile al consumo di carburanti tradizionali durante le soste in porto. "L'accordo di finanziamento con il Gruppo Grimaldi conferma la nostra crescente attenzione per l'economia del mare sulla quale si focalizzerà anche Le Village by CA della Campania, il nuovo acceleratore di innovazione al servizio delle aziende e delle startup che avvieremo a Napoli nel 2026", ha dichiarato Marco Perocchi, responsabile Banca d'Impresa di Crédit Agricole Italia. "In questo modo, prosegue e si rafforza il nostro impegno per le imprese del territorio che, nei primi nove mesi di quest'anno, abbiamo sostenuto con oltre 3 miliardi di euro di nuove erogazioni". "Il Gruppo Grimaldi ha avviato da anni un importante piano di ammodernamento della flotta, come parte integrante ed essenziale della sua strategia di crescita globale sostenibile", ha dichiarato Diego Pacella, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. "Siamo felici che Crédit Agricole Italia abbia deciso di collaborare a questo grande progetto attraverso il finanziamento destinato all'acquisto della Grande Tianjin, ed auspichiamo che questo accordo possa segnare l'avvio di una collaborazione sempre più solida e duratura". Condividi Tag grimaldi Articoli correlati.



Un finanziamento da 50 milioni per l'acquisto della nuova nave "Grande Tianjin", a ridotto impatto ambientale, dà il via alla partnership tra il gruppo armatoriale e l'istituto bancario Grimaldi Euromed S.p.A., società del Gruppo Grimaldi, ha recentemente sottoscritto con Crédit Agricole Italia un accordo di finanziamento destinato alla copertura parziale dell'acquisto della nuova nave Grande Tianjin. L'operazione, riguardante un importo di 50 milioni di euro e con durata di 10 anni, si iscrive nell'ambito del programma di investimenti destinati al potenziamento ed ammodernamento della flotta della compagnia di navigazione partenopea. Presa in consegna lo scorso agosto e già regolarmente operativa su collegamenti marittimi dedicati al mercato asiatico, la Grande Tianjin è una delle 17 nuove navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) ordinate dal Gruppo Grimaldi tra il 2022 e il 2023, per un investimento complessivo di oltre USD 1,6 miliardi. Queste navi all'avanguardia si distinguono non solo per l'elevata capacità di trasporto - di oltre 9.000 CEU (Car Equivalent Units) ciascuna - ma anche per il loro ridotto impatto ambientale. Grazie a tecnologie di ultima generazione, la Grande Tianjin è in grado di ridurre significativamente l'indice di emissioni di CO2 per carico trasportato - fino al 50% rispetto a quello delle unità PCTC della precedente generazione. La nave ha anche ricevuto la notazione di classe Ammonia Ready del RINA (Registro Italiano Navale), che certifica che potrà essere convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio. È, inoltre, predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio (cold ironing), che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa più sostenibile al consumo di carburanti tradizionali durante le soste in porto. L'accordo di finanziamento con il Gruppo Grimaldi conferma la nostra crescente attenzione per l'economia del mare sulla quale si focalizzerà anche Le Village by CA della Campania, il nuovo acceleratore di innovazione al servizio delle aziende e delle

Informazioni Marittime

Focus

Condizioni meteomarine avverse: "Nerea" (C&T) garantisce i collegamenti con le Eolie

La nave ha già effettuato, nonostante i forti venti, ben due viaggi giornalieri da e verso le isole, sostituendo la "Pietro Novelli" originariamente prevista. La nave Nerea, gioiello green della flotta Caronte & Tourist Isole Minori, onora pienamente il suo nome - "grande nuotatrice", ispirato alle mitologiche Nereidi - dimostrandosi una certezza per i collegamenti marittimi verso l'arcipelago delle Eolie. In oltre un anno e mezzo di servizio, la nave ha dimostrato ripetutamente la sua capacità di attraccare nei piccoli moli insulari anche in condizioni meteo estreme. L'ultimo esempio significativo si è verificato lo scorso fine settimana quando, nonostante i forti venti che hanno segnato l'inizio della stagione invernale, Nerea ha garantito ben due collegamenti giornalieri da e verso le isole, sostituendo la nave Pietro Novelli originariamente prevista. Una scelta frutto della gestione responsabile ed efficiente della flotta da parte dell'azienda, che ha così assicurato continuità nei rifornimenti di beni e nella mobilità dei residenti. Il merito di queste performance è da attribuire alle caratteristiche idrodinamiche avanzate della Nerea e, in particolare, alle due eliche prodire da 800 kW che le consentono

di ormeggiare in sicurezza anche con vento fino a 45 nodi, insieme a motori potenti e un design sofisticato che ne esaltano agilità e maneggevolezza. A queste caratteristiche si affianca l'impeccabile preparazione tecnica dei comandanti e dell'equipaggio che, con grande senso di responsabilità, si sono prestati al doppio servizio per garantire la continuità del collegamento. "Per rispondere alle legittime richieste di maggiore certezza dei collegamenti delle comunità isolane, C&T Isole Minori sta facendo concretamente la propria parte", sottolinea l'amministratore delegato, Vincenzo Franza. "Nerea non è solo una nave, ma un modello di come tecnologia, attenzione all'ambiente, investimenti mirati e visione a lungo termine possano trasformare i collegamenti marittimi verso le isole minori, garantendo alle comunità isolane sicurezza, affidabilità e continuità territoriale". Quello di Nerea è stato un investimento - pari a 50 milioni - cucito sartorialmente sulle esigenze della comunità delle isole eolie. La Nerea oggi rappresenta una pietra miliare per la modernizzazione dello **shipping** in Italia e un moderno modello di traghetto insulare per il Mediterraneo, come riconosciuto lo scorso aprile dai giudici che l'hanno premiata durante i prestigiosi Shippax Awards. "Le nuove navi in costruzione e progettazione - come il traghetto Costanza I di Sicilia - stanno già seguendo il paradigma innovativo sviluppato da Caronte & Tourist", aggiunge Franza. "Ci piace condividere il know-how acquisito in questi anni perché crediamo fermamente che investimenti mirati e comunione di intenti porteranno nelle isole una rottura con il passato nei collegamenti via mare e un'evoluzione senza precedenti per gli anni a venire". Tra gli elementi distintivi della Nerea la sua eccezionale ecocompatibilità e sostenibilità ambientale. Il sistema



La nave ha già effettuato, nonostante i forti venti, ben due viaggi giornalieri da e verso le isole, sostituendo la "Pietro Novelli" originariamente prevista. La nave Nerea, gioiello green della flotta Caronte & Tourist Isole Minori, onora pienamente il suo nome - "grande nuotatrice", ispirato alle mitologiche Nereidi - dimostrandosi una certezza per i collegamenti marittimi verso l'arcipelago delle Eolie. In oltre un anno e mezzo di servizio, la nave ha dimostrato ripetutamente la sua capacità di attraccare nei piccoli moli insulari anche in condizioni meteo estreme. L'ultimo esempio significativo si è verificato lo scorso fine settimana quando, nonostante i forti venti che hanno segnato l'inizio della stagione invernale, Nerea ha garantito ben due collegamenti giornalieri da e verso le isole, sostituendo la nave Pietro Novelli originariamente prevista. Una scelta frutto della gestione responsabile ed efficiente della flotta da parte dell'azienda, che ha così assicurato continuità nei rifornimenti di beni e nella mobilità dei residenti. Il merito di queste performance è da attribuire alle caratteristiche idrodinamiche avanzate della Nerea e, in particolare, alle due eliche prodire da 800 kW che le consentono di ormeggiare in sicurezza anche con vento fino a 45 nodi, insieme a motori potenti e un design sofisticato che ne esaltano agilità e maneggevolezza. A queste caratteristiche si affianca l'impeccabile preparazione tecnica dei comandanti e dell'equipaggio che, con grande senso di responsabilità, si sono prestati al doppio servizio per garantire la continuità del collegamento. "Per rispondere alle legittime richieste di maggiore certezza dei collegamenti delle comunità isolane, C&T Isole Minori sta facendo concretamente la propria parte", sottolinea l'amministratore delegato, Vincenzo Franza. "Nerea non è solo una nave, ma un modello di come tecnologia, attenzione all'ambiente, investimenti mirati e visione a lungo termine possano trasformare i collegamenti marittimi verso le isole minori, garantendo alle comunità isolane

Informazioni Marittime

Focus

di propulsione ibrido diesel/LNG e batterie, l'innovativo utilizzo di pannelli fotovoltaici e di vernici a base di silicone per lo scafo, insieme a un sistema di gestione energetica all'avanguardia, hanno infatti permesso una significativa riduzione dell'impatto ambientale, con un taglio delle emissioni di CO2 del 45%. Condividi Tag caronte&tourist Articoli correlati.

Grimaldi partecipa alla catena di solidarietà da Valencia per aiutare i bambini del Benin

NAPOLI. Una catena di solidarietà internazionale lanciata dalla Ong spagnola "Juntos por la Vida" ha coinvolto alcuni dei principali operatori del settore portuale e logistico di Valencia: fra questi la compagnia di navigazione Grimaldi, come segnalato nella newsletter del gruppo. «Il 15 novembre, nel porto di Valencia, un container carico di aiuti umanitari è stato imbarcato sulla nave "Grande Senegal" con destinazione Cotonou, in Benin», il cui trasporto è stato offerto a titolo gratuito dalla compagnia napoletana, coinvolta nell'iniziativa «anche attraverso la sua consociata Valencia Terminal Europa, che ha garantito gratuitamente i servizi di handling e stoccaggio nelle proprie aree all'interno del porto spagnolo». Il container - è stato sottolineato - è stato donato da Apm Terminals e Maersk: «contiene materiale scolastico, sportivo e musicale destinato a una scuola beninese, e sarà successivamente trasformato in una sala dedicata alla musica, ampliando le opportunità formative dei giovani locali». All'iniziativa hanno dato il proprio essenziale contributo anche il Centro Portuario de Empleo de Valencia (Cpev) e il Grupo Torres. L'arrivo del container nelle strutture di Valencia Terminal Europa - si afferma - è stato celebrato con un piccolo evento che ha visto la partecipazione di rappresentanti di tutti gli enti coinvolti: Clara Arnal e Maite Díaz, rispettivamente presidente e coordinatrice del volontariato della fondazione "Juntos por la Vida"; Ezequiel Clérigues, manager dell'area West Africa di Grimaldi Logística España; Oscar Roa, assistente manager di Valencia Terminal Europa; Miguel Ruíz, responsabile delle relazioni sindacali di Apm Terminals Spanish Gateways; Daniel Llera e José Francisco Pardo, che del Cpev sono direttore generale il primo e vicedirettore e responsabile dei servizi giuridici e delle relazioni sindacali il secondo. Nella newsletter si ricorda che «non si tratta della prima iniziativa realizzata con "Juntos por la Vida", che già da anni si avvale del sostegno del Gruppo Grimaldi per l'invio di materiale didattico ed altri aiuti umanitari in Benin». È un bell'esempio di cooperazione tra aziende ed enti per un obiettivo importante: la promozione dello sviluppo sociale e educativo nei Paesi più vulnerabili.



11/25/2025 10:11

NAPOLI. Una catena di solidarietà internazionale lanciata dalla Ong spagnola "Juntos por la Vida" ha coinvolto alcuni dei principali operatori del settore portuale e logistico di Valencia: fra questi la compagnia di navigazione Grimaldi, come segnalato nella newsletter del gruppo. «Il 15 novembre, nel porto di Valencia, un container carico di aiuti umanitari è stato imbarcato sulla nave "Grande Senegal" con destinazione Cotonou, in Benin», il cui trasporto è stato offerto a titolo gratuito dalla compagnia napoletana, coinvolta nell'iniziativa «anche attraverso la sua consociata Valencia Terminal Europa, che ha garantito gratuitamente i servizi di handling e stoccaggio nelle proprie aree all'interno del porto spagnolo». Il container - è stato sottolineato - è stato donato da Apm Terminals e Maersk: «contiene materiale scolastico, sportivo e musicale destinato a una scuola beninese, e sarà successivamente trasformato in una sala dedicata alla musica, ampliando le opportunità formative dei giovani locali». All'iniziativa hanno dato il proprio essenziale contributo anche il Centro Portuario de Empleo de Valencia (Cpev) e il Grupo Torres. L'arrivo del container nelle strutture di Valencia Terminal Europa - si afferma - è stato celebrato con un piccolo evento che ha visto la partecipazione di rappresentanti di tutti gli enti coinvolti: Clara Arnal e Maite Díaz, rispettivamente presidente e coordinatrice del volontariato della fondazione "Juntos por la Vida"; Ezequiel Clérigues, manager dell'area West Africa di Grimaldi Logística España; Oscar Roa, assistente manager di Valencia Terminal Europa; Miguel Ruíz, responsabile delle relazioni sindacali di Apm Terminals Spanish Gateways; Daniel Llera e José Francisco Pardo, che del Cpev sono direttore generale il primo e vicedirettore e responsabile dei servizi giuridici e delle relazioni sindacali il secondo. Nella newsletter si ricorda che «non si tratta della prima iniziativa realizzata con "Juntos por la Vida", che già da anni si avvale del sostegno del Gruppo Grimaldi per

La IX Commissione Trasporti della Camera in visita al Polo DLTM

LA SPEZIA Tappa anche al Polo Tecnologico del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine (DLTM) per la delegazione della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, in visita istituzionale alla Spezia. Ad accogliere i parlamentari gli onorevoli Salvatore Deidda, Davide Traversi, Giusy Pastorella e i liguri Maria Grazia Frijia, Valentina Pandolfo, Roberto Bagnasco e Luca Pastorino sono stati il presidente del Distretto, Lorenzo Forcieri, lo staff del Polo e una rappresentanza delle imprese associate e degli enti di ricerca. La delegazione ha visitato gli spazi dell'ex ospedale militare Falcomatà, oggi sede di laboratori e attività innovative, dove sono state illustrate le peculiarità della struttura e il suo ruolo strategico per il settore della logistica avanzata. Nel corso della visita è stata più volte richiamata la forte sinergia tra il Polo universitario spezzino, il sistema industriale e l'arsenale militare, considerata una delle principali leve competitive del territorio. Durante l'incontro Forcieri ha presentato le attività sviluppate negli ultimi anni dal Distretto, i progetti in corso e le linee di sviluppo future. Tra i temi al centro dell'intervento, lo stato di avanzamento delle nuove stazioni marittime, il potenziamento del network tra ricerca e imprese e la definizione del Manifesto dell'Innovazione, documento strategico che il DLTM sta elaborando con il contributo dei principali soci. Il presidente ha inoltre rivolto un ringraziamento alla Commissione e al suo presidente, l'on. Salvatore Deidda, per l'attenzione dedicata al mondo della ricerca e all'importanza della sua crescita costante: «Solo investendo in innovazione ha ribadito il sistema economico-industriale del Paese può mantenere e aumentare la propria competitività». In chiusura, l'on. Maria Grazia Frijia, intervenuta a nome della delegazione, ha espresso apprezzamento per la visita e per il ruolo del Distretto: «Ringraziamo il presidente Forcieri per l'accoglienza. Abbiamo potuto toccare con mano una realtà capace di interpretare le esigenze del territorio e di un settore che deve fare della ricerca e delle tecnologie un elemento distintivo, costruendo al tempo stesso una rete virtuosa di collaborazione pubblico-privato».

Messaggero Marittimo.it



La IX Commissione Trasporti della Camera in visita al Polo DLTM

LA SPEZIA – Tappa anche al Polo Tecnologico del Distretto Ligure delle Tecnologie Marine (DLTM) per la delegazione della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, in visita istituzionale alla Spezia. Ad accogliere i parlamentari – gli onorevoli Salvatore Deidda, Davide Traversi, Giusy Pastorella e i liguri Maria Grazia Frijia, Valentina Pandolfo, Roberto Bagnasco e Luca Pastorino – sono stati il presidente del Distretto, Lorenzo Forcieri, lo staff del Polo e una rappresentanza delle imprese associate e degli enti di ricerca.

La delegazione ha visitato gli spazi dell'ex ospedale militare Falcomatà, oggi sede di laboratori e attività innovative, dove sono state illustrate le peculiarità della struttura e il suo ruolo strategico per il settore della logistica avanzata. Nel corso della visita è stata più volte richiamata la forte sinergia tra il Polo universitario spezzino, il sistema industriale e l'arsenale militare, considerata una delle principali leve competitive del territorio.

Il Messaggero Marittimo – i contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2025 – Editore Commerciali Marittimo s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 – Livorno | Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 0008020497 | P.Iva 0008020497 | Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati

Rixi: L'ETS così non funziona, servono regole globali per il mare

LONDRA L'Italia torna a mettere in guardia l'Europa sui rischi di una transizione ecologica costruita con strumenti regionali e non con un quadro globale condiviso. Alla 34ª Assemblea generale dell'IMO, in corso a Londra, il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi ha richiamato l'attenzione degli Stati membri sul pericolo che l'attuale configurazione dell'ETS finisca per erigere una barriera commerciale proprio mentre il settore marittimo sta accelerando sul fronte della sostenibilità. Secondo il viceministro, una misura pensata per accompagnare il percorso verso un trasporto a basse emissioni rischia, invece, di produrre una distorsione strutturale: Così come oggi concepito ha osservato l'ETS può trasformarsi in un muro che indebolisce porti, flotte e operatori europei, spingendo merci e investimenti verso Paesi che non applicano gli stessi vincoli. Rixi ha parlato in una Londra che, per una settimana, diventa capitale del confronto regolatorio internazionale. E ha ricordato che la blue economy vive di equilibri fragili: il commercio muove lungo rotte globali, non europee, e qualunque asimmetria normativa può generare un trasferimento immediato di traffici verso scali extra-UE. Un effetto boomerang che l'Italia considera incompatibile con una visione solida della competitività marittima. Per questo l'orientamento romano è netto: la transizione climatica del trasporto marittimo deve poggiare su regole globali, coordinate e applicate in modo uniforme, non su provvedimenti isolati. L'Italia ha sottolineato Rixi ha storia, infrastrutture e una Guardia Costiera riconosciuta a livello internazionale. Siamo nelle condizioni di portare un contributo autorevole ai lavori dell'IMO e di sostenere un percorso che unisca sostenibilità, equilibrio e competitività. Un richiamo chiaro, rivolto all'Europa ma anche all'intera comunità marittima internazionale: il futuro del mare non si costruisce innalzando muri, ma adottando un'architettura regolatoria comune, capace di non penalizzare chi investe e innova. Italia torna protagonista all'IMO A Londra l'Italia si è presentata con una voce chiara e un ruolo da protagonista, che ha rilanciato l'immagine del Paese come hub strategico della Blue Economy e punto di riferimento del settore marittimo. Nell'incontro col Segretario generale Arsenio Domingues, il viceministro Edoardo Rixi ha confermato il pieno sostegno dell'Italia alla missione dell'Organizzazione e ha ribadito la netta contrarietà alla regionalizzazione delle normative, in particolare quelle ambientali e fiscali come il sistema ETS, considerate potenzialmente lesive della competitività internazionale del settore. Intenso anche il fronte diplomatico, con una serie di colloqui bilaterali che hanno coinvolto Arabia Saudita, Marocco, Stati Uniti e Cina, a testimonianza di come l'Italia punti a rafforzare il proprio ruolo di ponte tra le principali aree del mondo sui temi dell'innovazione, della sicurezza e dello sviluppo sostenibile delle rotte marittime. Rixi ha infine rimarcato come la combinazione di tradizione marittima, eccellenza industriale e capacità di cooperazione

Messaggero Marittimo.it



Rixi: "L'ETS così non funziona, servono regole globali per il mare"

LONDRA — L'Italia torna a mettere in guardia l'Europa sui rischi di una transizione ecologica costruita con strumenti regionali e non con un quadro globale condiviso. Alla 34ª Assemblea generale dell'IMO, in corso a Londra, il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi ha richiamato l'attenzione degli Stati membri sul pericolo che l'attuale configurazione dell'ETS finisca per erigere una barriera commerciale proprio mentre il settore marittimo sta accelerando sul fronte della sostenibilità.

Secondo il viceministro, una misura pensata per accompagnare il percorso verso un trasporto a basse emissioni rischia, invece, di produrre una distorsione strutturale: "Così come oggi concepito — ha osservato — l'ETS può trasformarsi in un muro che indebolisce porti, flotte e operatori europei, spingendo merci e investimenti verso Paesi che non applicano gli stessi vincoli". Rixi ha parlato in una Londra che, per una settimana, diventa capitale del confronto regolatorio internazionale. E ha ricordato che la blue economy vive di equilibri fragili: il commercio muove lungo rotte globali, non europee, e qualunque asimmetria normativa può generare un trasferimento immediato di traffici verso scali extra-UE. Un effetto boomerang che l'Italia considera incompatibile con una visione solida della competitività marittima.

Il Messaggero Marittimo — I contenuti sono di esclusiva proprietà e non possono essere divulgati sotto alcuna forma se non con il consenso. Copyright © 2025 — Editore Commercial Marittimo s.r.l. Sede sociale: Piazza Cavour, 12 — Livorno | Ufficio Registro delle Imprese di Livorno n. 0508020497 | P.Iva 0508020497 | Capitale Sociale € 100.000,00 interamente versati

Messaggero Marittimo

Focus

internazionale renda l'Italia una scelta naturale per continuare a servire nel Consiglio dell'IMO, con l'obiettivo dichiarato di guidare un futuro marittimo più innovativo, sicuro e sostenibile.

Blue economy, Rixi: Servono regole globali, non barriere come l'ETS

Londra - "La posizione dell'Italia sull'ETS è chiara: evitare che la transizione ecologica si trasformi in un ostacolo al commercio globale. Così come concepito rischia di diventare un vero muro al commercio, capace di penalizzare i porti e le flotte europee e di spostare traffici e investimenti verso aree del mondo che non applicano gli stessi vincoli. Non possiamo permetterci di frammentare il mercato con misure regionali che creano distorsioni e mettono in difficoltà il sistema portuale europeo proprio mentre stiamo spingendo sulla sostenibilità. La transizione deve essere guidata da norme globali, condivise e realmente efficaci, non da iniziative isolate che finiscono per indebolire chi le applica. L'Italia, con la sua storia marittima, le sue infrastrutture e l'impegno della Guardia Costiera, ha i titoli per continuare a dare un contributo decisivo ai lavori dell'IMO e per promuovere una visione equilibrata, pragmatica e competitiva del futuro del trasporto marittimo". Lo ha detto il deputato e viceministro al Mit Edoardo Rixi nel suo intervento alla 34* Assemblea generale IMO in corso a Londra.

Sea Reporter

Blue economy, Rixi: Servono regole globali, non barriere come l'ETS



11/25/2025 14:29

Redazione Seareporter

Londra – "La posizione dell'Italia sull'ETS è chiara: evitare che la transizione ecologica si trasformi in un ostacolo al commercio globale. Così come concepito rischia di diventare un vero muro al commercio, capace di penalizzare i porti e le flotte europee e di spostare traffici e investimenti verso aree del mondo che non applicano gli stessi vincoli. Non possiamo permetterci di frammentare il mercato con misure regionali che creano distorsioni e mettono in difficoltà il sistema portuale europeo proprio mentre stiamo spingendo sulla sostenibilità. La transizione deve essere guidata da norme globali, condivise e realmente efficaci, non da iniziative isolate che finiscono per indebolire chi le applica. L'Italia, con la sua storia marittima, le sue infrastrutture e l'impegno della Guardia Costiera, ha i titoli per continuare a dare un contributo decisivo ai lavori dell'IMO e per promuovere una visione equilibrata, pragmatica e competitiva del futuro del trasporto marittimo". Lo ha detto il deputato e viceministro al Mit Edoardo Rixi nel suo intervento alla 34* Assemblea generale IMO in corso a Londra.

Shipping Italy

Focus

Finanziato da Crédit Agricole l'acquisto della nave Grande Tianjin di Grimaldi

Accordo raggiunto fra Grimaldi Euromed, società del Gruppo Grimaldi, e Crédit Agricole Italia per un finanziamento destinato alla copertura parziale dell'acquisto della nuova nave Grande Tianjin. L'operazione, riguardante un importo di 50 milioni di euro e con durata di 10 anni, si iscrive nell'ambito del programma di investimenti destinati al potenziamento ed ammodernamento della flotta della compagnia di navigazione partenopea. Presa in consegna lo scorso agosto e già regolarmente operativa su collegamenti marittimi dedicati al mercato asiatico, la Grande Tianjin è una delle 17 nuove navi Pctc (Pure car&truck carrier) ordinate dal Gruppo Grimaldi tra il 2022 e il 2023, per un investimento complessivo di oltre 1,6 miliardi di dollari. Le navi si distinguono non solo per l'elevata capacità di trasporto - di oltre 9.000 Ceu (Car Equivalent Units) ciascuna - ma anche per il loro ridotto impatto ambientale. "Grazie a tecnologie di ultima generazione, la Grande Tianjin è in grado di ridurre significativamente l'indice di emissioni di CO2 per carico trasportato - fino al 50% rispetto a quello delle unità Pctc della precedente generazione. La nave ha anche ricevuto la notazione di classe Ammonia Ready del Rina (Registro Italiano Navale), che certifica che potrà essere convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio. È, inoltre, predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio (cold ironing), che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa più sostenibile al consumo di carburanti tradizionali durante le soste in porto" ha spiegato una nota della banca. "L'accordo di finanziamento con il Gruppo Grimaldi conferma la nostra crescente attenzione per l'economia del mare sulla quale si focalizzerà anche Le Village by CA della Campania, il nuovo acceleratore di innovazione al servizio delle aziende e delle startup che avvieremo a **Napoli** nel 2026", ha dichiarato Marco Perocchi, responsabile Banca d'Impresa di Crédit Agricole Italia. "In questo modo, prosegue e si rafforza il nostro impegno per le imprese del territorio che, nei primi nove mesi di quest'anno, abbiamo sostenuto con oltre 3 miliardi di euro di nuove erogazioni". "Il Gruppo Grimaldi ha avviato da anni un importante piano di ammodernamento della flotta, come parte integrante ed essenziale della sua strategia di crescita globale sostenibile" ha dichiarato Diego Pacella, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. "Siamo felici che Crédit Agricole Italia abbia deciso di collaborare a questo grande progetto attraverso il finanziamento destinato all'acquisto della Grande Tianjin, ed auspichiamo che questo accordo possa segnare l'avvio di una collaborazione sempre più solida e duratura".



Navi Accordato di finanziamento da 50 milioni di euro per la nave entrata in servizio lo scorso agosto di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Accordo raggiunto fra Grimaldi Euromed, società del Gruppo Grimaldi, e Crédit Agricole Italia per un finanziamento destinato alla copertura parziale dell'acquisto della nuova nave Grande Tianjin. L'operazione, riguardante un importo di 50 milioni di euro e con durata di 10 anni, si iscrive nell'ambito del programma di investimenti destinati al potenziamento ed ammodernamento della flotta della compagnia di navigazione partenopea. Presa in consegna lo scorso agosto e già regolarmente operativa su collegamenti marittimi dedicati al mercato asiatico, la Grande Tianjin è una delle 17 nuove navi Pctc (Pure car&truck carrier) ordinate dal Gruppo Grimaldi tra il 2022 e il 2023, per un investimento complessivo di oltre 1,6 miliardi di dollari. Le navi si distinguono non solo per l'elevata capacità di trasporto - di oltre 9.000 Ceu (Car Equivalent Units) ciascuna - ma anche per il loro ridotto impatto ambientale. "Grazie a tecnologie di ultima generazione, la Grande Tianjin è in grado di ridurre significativamente l'indice di emissioni di CO2 per carico trasportato - fino al 50% rispetto a quello delle unità Pctc della precedente generazione. La nave ha anche ricevuto la notazione di classe Ammonia Ready del Rina (Registro Italiano Navale), che certifica che potrà essere convertita in una fase successiva all'utilizzo dell'ammoniaca come combustibile alternativo a zero emissioni di carbonio. È, inoltre, predisposta per la fornitura di energia elettrica da terra durante l'ormeggio (cold ironing), che costituisce, laddove disponibile, un'alternativa più sostenibile al consumo di carburanti tradizionali durante le soste in porto" ha spiegato una nota della banca. "L'accordo di finanziamento con il Gruppo Grimaldi conferma la nostra crescente attenzione per l'economia del mare sulla quale si focalizzerà anche Le Village by CA della Campania, il nuovo acceleratore di innovazione al servizio delle aziende e delle startup che avvieremo a **Napoli** nel 2026", ha dichiarato Marco Perocchi, responsabile Banca d'Impresa di Crédit Agricole Italia. "In questo modo, prosegue e si rafforza il nostro impegno per le imprese del territorio che, nei primi nove mesi di quest'anno, abbiamo sostenuto con oltre 3 miliardi di euro di nuove erogazioni". "Il Gruppo Grimaldi ha avviato da anni un importante piano di ammodernamento della flotta, come parte integrante ed essenziale della sua strategia di crescita globale sostenibile" ha dichiarato Diego Pacella, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. "Siamo felici che Crédit Agricole Italia abbia deciso di collaborare a questo grande progetto attraverso il finanziamento destinato all'acquisto della Grande Tianjin, ed auspichiamo che questo accordo possa segnare l'avvio di una collaborazione sempre più solida e duratura".

Shipping Italy

Focus

Panfalone (Riccardo Sanges) fa rotta sull'Elite delle industrie italiane

Genova - La società Riccardo Sanges & C., storica azienda trapanese attiva in Sicilia nella logistica, nei servizi per l'energia e come agenzia marittima oltre che impresa portuale, è entrata nel network Elite di Borsa Italiana (figura tra le 20 imprese selezionate per la seconda Elite Intesa Sanpaolo Lounge dell'anno) e il suo amministratore delegato, Gaspare Panfalone, a SHIPPING ITALY spiega le ragioni di questa scelta. L'esperto imprenditore siciliano parla di "tradizione e innovazione" quando spiega che "l'ingresso in Elite significa formazione, networking con il mondo industriale e accesso a strumenti finanziari nuovi. Per la Riccardo Sanges che fattura oltre 20 milioni di euro e che porta avanti un piano d'investimenti importanti rappresenta sia un traguardo che l'avvio di un percorso di crescita ulteriore". Fra gli obiettivi c'è quello di rafforzare la governance, ampliare le competenze manageriali e aprirsi a nuove opportunità di sviluppo in Italia e all'estero. Con l'ingresso e la partecipazione attiva in azienda dei figli Vito e Angela, il passaggio generazionale ha già preso avvio anche se Gaspare Panfalone fa prontamente capire di non avere nessuna intenzione di farsi da parte. Ci sono investimenti e un nuovo piano di sviluppo da avviare. "In questo momento guardiamo con particolare interesse a controparti industriali per le quali sviluppare attività di logistica retroportuale a Trapani dove arrivano regolarmente le linee di compagnie come Msc e Cma-Cgm. Sono disponibili aree scoperte per 130mila metri quadrati a cui si aggiungono altri 10mila metri quadrati coperti con tutti i servizi e le attività logistiche necessarie a ridosso delle banchine" evidenzia Gaspare Panfalone, che ricorda anche la presenza di depositi doganali per operazioni in sospensione d'imposta. Seppure in questo momento lo scalo della Sicilia occidentale sia alle prese con operazioni di dragaggio sospese, i fondali hanno comunque una profondità di almeno 8 metri e nell'avamposto anche maggiore essendo stato completato l'escavo per accogliere le navi da crociera. Il porto di Trapani negli ultimi mesi sta beneficiando della scelta fatta di trasferire da Palermo a Termini Imerese il terminal container. "Oltre a tre gru mobili, a Trapani possiamo offrire un cluster completo di servizi e una logistica per i container che stanno crescendo in termini di volumi" aggiunge il vertice di Riccardo Sanges & C., azienda protagonista e beneficiaria anche della creazione nel 2024 di una nuova Zes (Zona economica speciale) per la quale sono stati investiti 2 milioni di euro. Nel futuro prossimo della portualità siciliana, oltre ai container, un ruolo importante lo avranno anche i carichi break bulk e tutto l'indotto dell'eolico offshore, un segmento di mercato al quale Riccardo Sanges intende presentarsi con il biglietto da visita del programma Elite.



Interviste Per l'azienda trapanese all'orizzonte ci sono rafforzamento della governance, ampliamento delle competenze manageriali e nuovi investimenti per opportunità di sviluppo in Italia e all'estero di Nicola Capuzzo Genova - La società Riccardo Sanges & C., storica azienda trapanese attiva in Sicilia nella logistica, nei servizi per l'energia e come agenzia marittima oltre che impresa portuale, è entrata nel network Elite di Borsa Italiana (figura tra le 20 imprese selezionate per la seconda Elite Intesa Sanpaolo Lounge dell'anno) e il suo amministratore delegato, Gaspare Panfalone, a SHIPPING ITALY spiega le ragioni di questa scelta. L'esperto imprenditore siciliano parla di "tradizione e innovazione" quando spiega che "l'ingresso in Elite significa formazione, networking con il mondo industriale e accesso a strumenti finanziari nuovi. Per la Riccardo Sanges che fattura oltre 20 milioni di euro e che porta avanti un piano d'investimenti importanti rappresenta sia un traguardo che l'avvio di un percorso di crescita ulteriore". Fra gli obiettivi c'è quello di rafforzare la governance, ampliare le competenze manageriali e aprirsi a nuove opportunità di sviluppo in Italia e all'estero. Con l'ingresso e la partecipazione attiva in azienda dei figli Vito e Angela, il passaggio generazionale ha già preso avvio anche se Gaspare Panfalone fa prontamente capire di non avere nessuna intenzione di farsi da parte. Ci sono investimenti e un nuovo piano di sviluppo da avviare. "In questo momento guardiamo con particolare interesse a controparti industriali per le quali sviluppare attività di logistica retroportuale a Trapani dove arrivano regolarmente le linee di compagnie come Msc e Cma-Cgm. Sono disponibili aree scoperte per 130mila metri quadrati a cui si aggiungono altri 10mila metri quadrati coperti con tutti i servizi e le attività logistiche necessarie a ridosso delle banchine" evidenzia Gaspare Panfalone, che ricorda anche la presenza di depositi doganali per operazioni in sospensione d'imposta. Seppure in questo

Shipping Italy

Focus

Ancora una gru Ertg e una nuova area retroportuale per lo sviluppo di Sct

Milano - Non si limitano alla gru Gottwald-Konecranes entrata in servizio nei giorni scorsi e al carro ponte di piazzale che arriverà a breve gli ultimi investimenti messi a segno dal gruppo Gallozzi per il suo **Salerno** Container Terminal. Dal palco del Business Meeting CONTAINER ITALY che si è svolto venerdì scorso a Milano, il patron Agostino Gallozzi ha infatti già svelato quali sono gli altri passi già definiti per il prossimo anno e oltre. "Ieri ho ordinato una nuova gru Ertg che arriverà entro l'estate prossima. Inoltre ho appena opzionato un'altra area retroportuale da 75mila metri quadrati che conatteremo con quelle portuali" ha annunciato Gallozzi, accennando anche all'ingresso in flotta di "reachstacker elettrici", il tutto nell'ambito di un piano per diventare "entro 5 anni un terminal a emissioni zero". L'intervento a CONTAINER ITALY, per il numero uno del gruppo Gallozzi, è stato anche una occasione per esporre la propria visione su quale può essere il ruolo di un terminal container posto al centro del Mediterraneo quale appunto Sct e sul perché un confronto con gli sviluppi in corso in paesi come l'Egitto non sia metodologicamente corretto. "Come terminal neutrale svolgiamo pienamente il nostro ruolo nell'economia italiana, possiamo attirare una moltitudine di compagnie - ad oggi sono 14 - in concorrenza tra loro" ha esordito sul punto, rilevando poi come Sct, grazie alla sua posizione, possa potenzialmente intercettare flussi legati all'import a favore di circa il 40% dei consumatori italiani (residenti nel Sud e nel Centro Italia fino al massimo di Lazio e Abruzzo) e allo stesso tempo l'export di tre grandi distretti quale quello dell'agroalimentare campano, quello del Lazio meridionale e quello pugliese. "Il porto competitivo - ha proseguito - è quello che attira e bilancia entrambi i flussi, senza imporre all'armatore di fornire contenitori vuoti per l'export o evacuare contenitori vuoti ex import". Quindi, anche rispetto alla presunta concorrenza della sponda sud del Mediterraneo, tema affrontato all'inizio del convegno: "Non è vero che se crei un terminal grandissimo, allora gestirai tantissimi contenitori, si lavora al servizio dell'export di un paese. Anche per questi terminal che stanno sorgendo in Nord Africa dobbiamo immaginare un fortissimo sviluppo delle locali economie; in caso contrario saranno solo terminal di transhipment". Insomma, ha concluso Gallozzi, è sbagliato chiedersi se "ci faranno concorrenza: un container che parte da Roma non potrà essere imbarcato a Tunisi". F.M.



Porti Dal Business Meeting Container Italy, Agostino Gallozzi ha svelato su cosa si sono orientati gli ultimi investimenti del gruppo per il terminal salernitano di REDAZIONE SHIPPING ITALY Milano - Non si limitano alla gru Gottwald-Konecranes entrata in servizio nei giorni scorsi e al carro ponte di piazzale che arriverà a breve gli ultimi investimenti messi a segno dal gruppo Gallozzi per il suo Salerno Container Terminal. Dal palco del Business Meeting CONTAINER ITALY che si è svolto venerdì scorso a Milano, il patron Agostino Gallozzi ha infatti già svelato quali sono gli altri passi già definiti per il prossimo anno e oltre. "Ieri ho ordinato una nuova gru Ertg che arriverà entro l'estate prossima. Inoltre ho appena opzionato un'altra area retroportuale da 75mila metri quadrati che conatteremo con quelle portuali" ha annunciato Gallozzi, accennando anche all'ingresso in flotta di "reachstacker elettrici", il tutto nell'ambito di un piano per diventare "entro 5 anni un terminal a emissioni zero". L'intervento a CONTAINER ITALY, per il numero uno del gruppo Gallozzi, è stato anche una occasione per esporre la propria visione su quale può essere il ruolo di un terminal container posto al centro del Mediterraneo quale appunto Sct e sul perché un confronto con gli sviluppi in corso in paesi come l'Egitto non sia metodologicamente corretto. "Come terminal neutrale svolgiamo pienamente il nostro ruolo nell'economia italiana, possiamo attirare una moltitudine di compagnie - ad oggi sono 14 - in concorrenza tra loro" ha esordito sul punto, rilevando poi come Sct, grazie alla sua posizione, possa potenzialmente intercettare flussi legati all'import a favore di circa il 40% dei consumatori italiani (residenti nel Sud e nel Centro Italia fino al massimo di Lazio e Abruzzo) e allo stesso tempo l'export di tre grandi distretti quale quello dell'agroalimentare campano, quello del Lazio meridionale e quello pugliese. "Il porto competitivo - ha proseguito - è quello che attira e bilancia entrambi i flussi, senza imporre all'armatore di fornire

Shipping Italy

Focus

I dati del progetto "La mia esperienza a bordo" dell'Accademia Marina Mercantile

Nel panorama globale dello shipping il benessere psicofisico dei marittimi, spesso sottoposti a isolamento prolungato, lunghi turni e connettività limitata, emerge come una priorità. Secondo l'ultima rilevazione del Seafarers Happiness Index, esistono molti margini di miglioramento per la salute psicofisica dei marittimi a bordo, ma i dati sono generali e di ambito globale. Per affrontare questo tema, l'Accademia Italiana della Marina Mercantile, la principale Fondazione Its in Italia in ambito di mobilità sostenibile, ha presentato i risultati del progetto "La mia esperienza a bordo", un sondaggio anonimo somministrato ai suoi allievi. L'iniziativa è stata selezionata per il Premio Speciale fuori categoria "Menzione per l'eccellenza in innovazione sostenibile" nell'ambito della quarta edizione del "Genova Global Goals Award", promosso dal Comune di Genova per sensibilizzare sui 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030. Nel sondaggio sono stati coinvolti circa 70 allievi che avevano completato almeno un imbarco durante il loro percorso formativo, includendo futuri Ufficiali di Coperta e di Macchina, ma anche studenti dei corsi di Tecnici Multimedia, Commissario di Bordo e Pasticciere/Panettiere. L'indagine, pur non avendo la pretesa di essere una ricerca scientifica approfondita, ha offerto una fotografia della salute mentale e delle condizioni di vita a bordo, destinata a guidare sviluppi e azioni interne ed esterne all'istituto. Tra i risultati del sondaggio: oltre l'80% degli intervistati si è dichiarato a proprio agio e ha valutato l'esperienza di imbarco positivamente in linea con le aspettative. Tuttavia, il 79,5% ha anche dichiarato di essersi sentito sotto pressione o stress. La componente sociale è risultata molto positiva: l'85% dei partecipanti si è sentito pienamente integrato nell'equipaggio, e ben l'86,7% ritiene di aver ricevuto supporto adeguato da parte di superiori e ufficiali. Il punto critico degli spazi comuni ha riguardato le infrastrutture: solo il 51,5% ritiene gli spazi comuni a bordo adeguati alla vita in mare. Il sondaggio ha dato la possibilità di fare emergere alcune richieste prioritarie per gli allievi, imbarcati su navi passeggeri e cargo: la necessità di un ente terzo o di una struttura di supporto psicologico che fosse sempre disponibile, una connessione internet più stabile durante gli imbarchi e la possibilità di accedere a visite dedicate per prepararsi meglio all'esperienza a bordo. Complessivamente, spiega l'Aimm, si registrano anche risposte molto motivate, che se da un lato sottolineano l'impegno richiesto a bordo, dall'altra raccontano anche di una forte componente identitaria e di appartenenza al mondo marittimo. "I risultati di questo sondaggio ci incoraggiano a fare ancora meglio, insieme alle aziende e alle strutture pubbliche a cui apparteniamo." ha commentato Paola Vidotto, direttore generale dell'Aimm, aggiungendo che i risultati sono stati stimolo e che il progetto ha consentito di portare a un nuovo livello l'attenzione già presente nei confronti degli allievi, anche grazie alla grande professionalità



11/25/2025 22:58

Nicola Capuzzo

Politica&Associazioni La salute mentale dei marittimi al centro del progetto finalizzato a promuovere un ambiente di lavoro sano, trasparente e sostenibile di REDAZIONE SHIPPING ITALY Nel panorama globale dello shipping il benessere psicofisico dei marittimi, spesso sottoposti a isolamento prolungato, lunghi turni e connettività limitata, emerge come una priorità. Secondo l'ultima rilevazione del Seafarers Happiness Index, esistono molti margini di miglioramento per la salute psicofisica dei marittimi a bordo, ma i dati sono generali e di ambito globale. Per affrontare questo tema, l'Accademia Italiana della Marina Mercantile, la principale Fondazione Its in Italia in ambito di mobilità sostenibile, ha presentato i risultati del progetto "La mia esperienza a bordo", un sondaggio anonimo somministrato ai suoi allievi. L'iniziativa è stata selezionata per il Premio Speciale fuori categoria "Menzione per l'eccellenza in innovazione sostenibile" nell'ambito della quarta edizione del "Genova Global Goals Award", promosso dal Comune di Genova per sensibilizzare sui 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030. Nel sondaggio sono stati coinvolti circa 70 allievi che avevano completato almeno un imbarco durante il loro percorso formativo, includendo futuri Ufficiali di Coperta e di Macchina, ma anche studenti dei corsi di Tecnici Multimedia, Commissario di Bordo e Pasticciere/Panettiere. L'indagine, pur non avendo la pretesa di essere una ricerca scientifica approfondita, ha offerto una fotografia della salute mentale e delle condizioni di vita a bordo, destinata a guidare sviluppi e azioni interne ed esterne all'istituto. Tra i risultati del sondaggio: oltre l'80% degli intervistati si è dichiarato a proprio agio e ha valutato l'esperienza di imbarco positivamente in linea con le aspettative. Tuttavia, il 79,5% ha anche dichiarato di essersi sentito sotto pressione o stress. La componente sociale è risultata molto positiva: l'85% dei partecipanti si è sentito pienamente integrato nell'equipaggio, e ben l'86,7% ritiene

Shipping Italy

Focus

del corpo docenti e delle Tutor interne. L'Accademia intende lavorare con tutti gli stakeholder del settore per promuovere un ambiente di lavoro sano, trasparente e davvero sostenibile, al fine di garantire reali margini di reclutamento di nuove forze per il futuro del settore marittimo.